Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 8/91 DM 2,50
hfl 3,20 · öS 20 · SFr 2,50

Konfiszierte Schienen

Dampflokomotiven
Neubau in Rumänien

Modellbahnen aus Österreich

Minilokomotiven

Schwellen Katastrophe

MEB-LESERANLAGE: MEB-LESER STIMMEN AB!





Mit Dampf zur Hochgeschwindigkeit

Trotz der sommerlichen Hitze waren Tausende dabei, als am 6. und 7. Juli 1991 aus Anlaß des europäischen Eisenbahnkongresses Europas Hochgeschwindigkeitszüge in Berlin-Lichtenberg gezeigt wurden. Somit verglich nicht nur die Fachwelt mit kritischem Blick den spanischen Talgo Pendular, den italienischen ETR X 500, den schwedischen X 2000, den französischen TGV und den deutschen ICE. Angenehm in allen Zügen: Die Klimaanlagen ließen die über 30° C Außentemperatur vergessen. Nur widerwärtig wurde dann auch der Sitzplatz zum Ende der Ausstellung geräumt.

Zwischen der Moderne im Bahnhof Berlin-Lichtenberg und der Nostalgieausstellung im Bahnhof Wannsee pendelten Traditionszüge der Berliner S-Bahn und die 86 1333-3 mit dem Veltener Traditionszug.

Die Anfänge der Eisenbahn verkörperten die legendären Nachbauten DER ADLER und SAXONIA. In Wannsee waren außerdem die 03 1010, 43 001, 65 1057-2, 188 305-7, der VT 137 225a/b, die E 18 31, 211 001-3 und 212 004-6 zu sehen. Führerstandsmitfahrten auf der 52 6666, Verkaufsstände und eine H0-Modellbahnanlage des MEC Weinbergsweg rundeten das Programm ab.

Text und Foto: D. Lehmann, Berlin







Liebe Leser,

nicht gerade zufällig fand vom 4. bis 6. Juli 1991 in Berlin ein europäischer Eisenbahnkongreß statt. Berlin wird als künftiger Regierungssitz des vereinigten Deutschland zugleich eine Drehscheibe des europäischen West-Ost-Verkehrs werden. 350 Kongreßteilnehmer diskutierten im ICC über die Eisenbahn von Morgen und Übermorgen. Daß zunächst der Ausbau des Eisenbahnknotens Berlin Priorität für solche internationalen Verkehrsströme besitzt, versteht sich von selbst. Der geplante Nord-Süd-Fernbahntunnel durch das Herz der Hauptstadt mit einer Umsteigestation am Lehrter Stadtbahnhof scheint unumgänglich. Fakt ist zugleich, daß die 1997 zur Inbetriebnahme vorgesehene Schnellbahntrasse Berlin—Hannover, der Ausbau der Stadtbahn und der Bau von Güterbahnhöfen im Berliner Umland nur Tropfen auf den heißen Stein darstellen.

Zur Debatte stand außerdem ein Transrapidprojekt Berlin—Hamburg und dessen Anbindung an einen Großflughafen Parchim. Oder die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitszügen zu fördern, die – aufbauend auf die unterschiedlichen Stromsysteme der europäischen Bahnen – einen durchgehenden Zugbetrieb ermöglichen. Die »Vision einer europäischen Eisenbahn der Zukunft«, so Verkehrsminister Krause auf dem Kongreß, muß parallel zum Bau des europäischen Hauses wachsen.

Doch zunächst ist es erforderlich, kleine, aber wirkungsvolle Schritte zu gehen. Da wäre der Ausbau aller nach Berlin führenden Trassen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, die dringend anstehende durchgehende Elektrifizierung der Strecken Berlin—Helmstedt und Neudietendorf—Bebra.

Indes hob Krause hervor, daß den beiden deutschen Bahnverwaltungen auch auf anderen Gebieten der Schuh drückt. Das betrifft die künftige Netzstruktur ebenso wie die unreal hohen Verluste von DB und DR infolge »falscher Rechnungsführung«. Noch wird zwischen den Kosten für Infrastruktur und denen für die Betriebsführung nicht unterschieden. Minister Krause setzt sich jetzt dafür ein, daß eine Trennung dieser beiden Kostensäulen, in der Bundesrepublik seit Jahren diskutiert, endlich Realität wird.

Einmal mehr wurde während des Kongresses deutlich, welche unterschiedlichen Prioritäten im Hinblick auf den Ausbau der Schienenwege in den einzelnen Ländern Europas gesetzt werden. Sie haben keinesfalls nur ökonomische Ursachen, sie hängen auch mit Wirtschaftsstrukturen zusammen und berücksichtigen geographische Gegebenheiten.

Das Fazit: Die Eisenbahn kann ob der technischen Entwicklung nur dann als wichtiger und zeitgemäßer Verkehrsträger ins 21. Jahrhundert rollen, wenn sie grundlegend modernisiert wird und eine echte Alternative zum Straßen-und Luftverkehr wird. Eine ICE-Verbindung London—Paris—Berlin—Warschau—Moskau gehört nicht in das Reich der Fabeln, sondern auf den Tisch eines mit Sicherheit im nächsten Jahrhundert zusammenwachsenden Europas. Und welche Perspektiven dabei für die Modellbahnindustrie bevorstehen, kann nur erahnt werden. Für eine künftige Epoche V wird sich ein schier unendlicher Spielraum entwickeln.

Wolf-Dietger Machel

Die Alkalischwellen der Deutschen Reichsbahn werden durch Steinbrecher zu Straßenbaumaterial umgearbeitet. Auhagens Splitt- und Schotterwerk in H0 gibt dem unfreundlichen Thema der Titelstory – modellmäßig – einen freundlichen Abschluß. *Foto: KLAWIAN*

6 Die Geschichte einer Katastrophe

»Schwellen-AIDS« – die Bezeichnung zeugt von Hilflosigkeit – gegenüber einem rätselhaften Vorgang. Dabei ist die Ursache den Fachleuten seit langem bekannt. Ein Bericht, der endlich Licht in das bekannte Drama bringt.

11 Wiedergeburt einer alten Dame

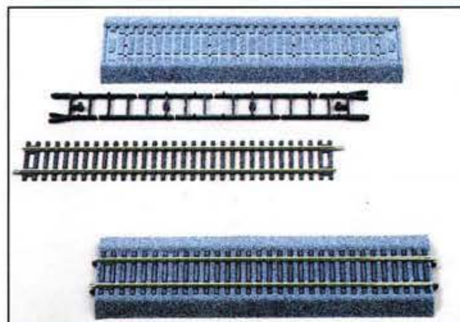
Nun gehört sie wieder zum täglichen Bild – die Schwebeseilbahn Dresden. Am 18. März 1984 mußte sie aus Sicherheitsgründen stillgelegt werden. Jetzt rollt sie wieder auf der nur 273,8 m langen Strecke.

Lieber Leser,

leider werden Sie in dieser Ausgabe vergeblich nach den kostenlos veröffentlichten privaten Kleinanzeigen suchen. Der Bundesgerichtshof hat jüngst entschieden, daß die dauerhafte und planmäßige Veröffentlichung von kostenlosen privaten Kleinanzeigen in Zeitschriften, wie z.B. MEB, wettbewerbswidrig ist. Wir müssen uns daran halten. Verlag und Redaktion denken jedoch darüber nach, wie wir unter Beachtung dieses Urteils Ihnen, lieber Leser, ein neues Forum bieten können.

14 M-Bahn Berlin

Das erste mit Hilfe von Permanentmagneten betriebene und für den öffentlichen Fahrgastverkehr zugelassene Nahverkehrsmittel der Welt verkehrte bis vor wenigen Tagen in Berlin. Ein Verkehrsträger der Zukunft? Wie funktioniert die Magnetbahntechnik? MEB zieht außerdem Bilanz.



16 Der Leser entscheidet sich

Entscheidungen sind angesagt. Sie werden das Gestalten der künftigen MEB-Leseranlagen maßgeblich bestimmen und sich aus dem bisher Veröffentlichten ergeben. Der Leser muß sich nun entscheiden. Unsere Antwortkarte im Beihefter soll diese Frageaktion erleichtern.



24 Neubaudampf in Rumäniens Wäldern

Nicht nur in China wurden in den 80er Jahren noch neue Dampflokomotiven in Serie hergestellt. Ein Baulos von 760-mm-spurigen Dampflokomotiven entstand ebenso in einer rumänischen Traktorenfabrik. Unser Bericht führt hinter die Kulissen dieses einmaligen Neubauprogramms.

27 Lokomotiven auf der Straße

Diese Frage kann eindeutig mit »ja« beantwortet werden. die MINILOK, hergestellt von der allrad Rangiertechnik GmbH in der Nähe von Düsseldorf, macht das Fahren sowohl auf Schienen als auch auf der Straße möglich. Zahlreiche MINILOK befinden sich bereits im Einsatz. Christian Fricke berichtet.

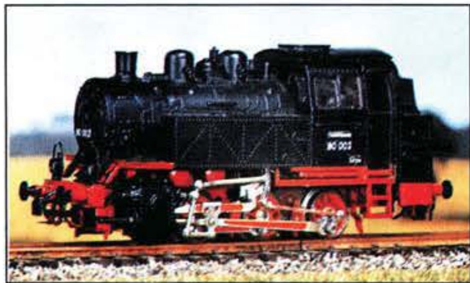


36 Modell-Drehscheibe

Figuren sind das Salz in der Modellbahnanlagen-Suppe! Wenngleich das Figurenangebot in den kleineren Nenngrößen (ab H0 abwärts) ausgesprochen vielfältig ist, bleibt es in den großen Nenngrößen auf ein überschaubares Angebot begrenzt. Wir berichten über ein gut gestaltetes Figurenset.

38 Einundachtzig minus eins gleich achtzig

Eine Gleichung, die zunächst trivial erscheint, die jedoch für die Anhänger der Nenngröße TT eine besondere Bedeutung hat, baute doch unser Autor eine Lokomotive der Baureihe 81 von ZEUKE-TT-Bahn zur 80er um, indem er eine Achse entfernte. Eine nachvollziehbare Manipulation.



40 Modellbahnen aus Salzburg

Salzburg, das ist nicht nur Mozart und »Nockerln«, das ist auch für den Modelleisenbahner der Sitz der Firma Roco. ***MEB*** nutzte einen Besuch in Österreich, um den bekannten Modellbahnhersteller unseren Lesern vorzustellen.



42 Die Schreibtischanlage

Der Platzbedarf einer H0-Anlage auf einer Schreibtischplattengröße stellt nicht unbedingt eine inhaltliche Abwertung dar. Die 0,9 m² große Nebenbahnanlage beweist das. Dabei sind die Voruntersuchungen zur Lauffähigkeit handelsüblicher H0-Fahrzeuge von themenübergreifendem Interesse.



44 Konfiszierte Schienen

Der Osten Deutschlands mußte für den verlorenen zweiten Weltkrieg stark büßen. Besonders betroffen wurden die Eisenbahnen. Tausende Kilometer Gleis wurden demontiert und als Reparationsgut in die Sowjetunion geschafft. Bernd Kuhlmann berichtet über diese Vorgänge – ein erster Versuch, Licht in die verworrenen Geschehnisse im Bereich der Eisenbahn zu bringen.

Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

10./11. 8. »90 Jahre Härtsfeldbahn«

Anläßlich dieses Jubiläums findet in Neresheim eine Bahnhofshockete statt. Programm: Tag der offenen Lokschuppentür, Sonderausstellung, Fahrzeugschau. Info: Härtsfeld-Museumsbahn e. V., Postfach 9126, W-7080 Aalen 1.

17. 8. Dampfzugsonderfahrt

Die Delmenhorst – Harpstedter Eisenbahnfreunde laden zu einer einmaligen Dampfzugsonderfahrt mit der Güterzuglok 41 360 und Umbaupersonenwagen des Verkehrsmuseums Nürnberg zum Stoppelmarkt nach Vechta ein. Der Sonderzug fährt von Bremen Hbf über Delmenhorst, Ganderkesee und Wildeshausen nach Vechta. Anmeldungen: Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e. V., PF 12 36, W-2870 Delmenhorst.

17./18. 8. Modellbahnausstellung

in O-9005 Chemnitz, Kurt-Barthel-Str. 1, von 9–18 Uhr am 17. 8. und 9–17 Uhr am 18. 8. Der Arbeitskreis Modellbahn Chemnitz (ex AG 3/13 des DMV) zeigt die Gemeinschaftsanlage »Flöhatal« und die Schmalspuranlage »Freital-Hainsberg«.

24. 8. Sonderfahrt

mit VT 08, Museumstriebwagen der DB, Fahrt in 1. Klasse-Abteilen auf reservierten Plätzen von Bad Harzburg, Seesen, Salzgitter, Braunschweig, Helmstedt, Magdeburg, Schwerin nach Wismar. Rückfahrt: Büchen, Lüneburg, Lehrte, Braunschweig, Wolfenbüttel, Bad Harzburg, Seesen. 1. Organisierte Stadtführung durch Wismar oder 2. Schiffahrt auf der Ostsee (begrenzte Platzzahl). Fahrpreise: Erwachsene 1. 99,– DM, Kinder (4 – 14 Jahre) 66,– DM, 2. Erw. 106,– DM, Kinder 73,– DM. Info: Reinhold Oswald, Postfach 1109, W-3370 Seesen, Telefon 05381/1223 oder 8822.

DGEG-Studienfahrten

24. 8. Schienenkreuzfahrt durch Luxemburg Gesamtbereisung des luxemburgischen Staatsbahnnetzes einschl. der Güterzugstrecken mit Westwaggon-Triebwagen der fünfziger Jahre. Preis: ab DM 69,–

31. 8. Mit Volldampf von der Leine zur Ruhr Dampfschnellzug mit 01 1100 und hist. Wagen von Hannover nach Duisburg. Streckenführung vsl. Hannover, Kreiensen, Holzminden, Scherfede, Bestwig, Hagen, Essen, Duisburg.

7. 9. Mit Volldampf durchs Revier Dampfsonderfahrt mit 01 1100 und Vorkriegswagen ab Duisburg.
Strecke: Duisburg, Essen-Karnap, Herne, Wattenscheid, Mühlheim, Duisburg-Ruhrort Gbf, Gelsenkirchen-Karnap, Wanne-Eickel, Dorsten, Oberhausen-Sterkrade, Durchfahrt durch Thyssen-Werke auf Gleisen der EH, Moers, Alpen, Orsoy, Moers. Fahrpreis: ab DM 80,–

8. 9. Abschied vom Sechsachser in Essen Straßenbahnsonderfahrt mit dem hist. Tw 705 sowie einem Einrichtungswagen und einem Zweirichtungswagen durch Essen und Mühlheim anläßlich der Außerdienststellung der sechsachsigen Straßenbahn in Essen. Preis ca. DM 30,–

14. – 21. 9. Privatbahnen der Westschweiz Studienreise zu den Privatbahnen der französischsprachigen Schweiz im Jura und rund um den Genfer See sowie im Waadtland. Standquartier Vevey. Preis ab DM 1 490,–. Info: DGEG-Studienreisen PF 2945, W-4130 Moers 1.

31.8. BEF Studienfahrt

mit dem SVT 175 zur Schmalspurbahn Zittau – Oybin – Jonsdorf. Ab Berlin mit dem SVT, ab Zittau mit Dampftraktion nach Oybin und nach Jonsdorf, reservierte Plätze. Abfahrt ca. 6.00 Uhr Potsdam Stadt, Zustiegsmöglichkeiten in Berlin. Info: Berliner Eisenbahnfreunde e.V., Strsemannstr. 30, W-1000 Berlin 61, Telefon: 030/432 78 17.

31. 8. Sonderzug

mit Lok 65 1049 und DR-Wagen von Magdeburg – Halberstadt – Blankenburg – Quedlinburg – Thale – Halberstadt nach Magdeburg.
Info: Eisenbahnfreunde Hannover e. V., Postfach 1740, W-3000 Hannover 1.

1. 9. Volldampf im Ries

Dampfgeführte Güter- und Personenzüge setzt das Bayerische Eisenbahnmuseum zwischen Nördlingen und Dinkelsbühl bzw. Oettingen ein. Vsl. Einsatz: 50 0072, 50 3600, 52 3548. Tagesfahrkarte und Fahrpläne erhalten Teilnehmer nach Überweisung der Gebühr von 40,– DM. Bei Kostenunterdeckung volle Rückzahlung. Einzahlungen bis 20. 8. auf Konto 109169-806 beim Postgiroamt München,
BLZ 700 100 80. Verwendungszweck: Volldampf im Ries. Info: Bayerisches Eisenbahnmuseum, Postfach 1316, W-8860 Nördlingen.

7. 9. Schienenbusfahrt

mit VT 95 der Köln-Bonner Eisenbahnfreunde von Wesseling, Wesseling/Godorf (Hafenbesichtigung), Berzdorf, Brühl, Vochem (Bahnbetriebswerk), Kendenich, Köln, Eifeltor und zurück. Fahrpreise: Erwachsene: 35,– DM, Kinder 17,50 DM. Info und schriftliche Anmeldung an: Hans-Georg Kleinen, Alteburger Str. 329, W-5000 Köln 51.

7./8. 9. Schmalspurdampf auf Rügen

Der Modellbahnclub Saßnitz e. V. läßt an beiden Tagen einen Foto-GmP auf der ehemaligen RüKB von Putbus nach Göhren verkehren, mit einer Henschellok, Baujahr 1938. Die Züge fahren nur bei Kostendeckung. Preis pro Tag 40,– DM, 20,– DM für die Unterlagen zur Autobegleitung. Der Erlös dient der Traditionspflege. Info und Einzahlung: Andreas Henke, Burgstraße 33, O-2200 Greifswald. Bankverbindung: Konto 5045258, Sparda-Bank Greifswald, BLZ 120 96597.

7./8. 9. Fahrzeugausstellung

des Vereins »Eisenbahnfreunde Klingenthal e. V.« anläßlich der 400-Jahr-Feier der vogtländischen Musikstadt Klingenthal. Gezeigt werden die Lokomotiven 38 205, 75 515, 86 049, 86 607 und 94 2105. Das Deutsche Dampflokmuseum Neuenmarkt (Oberfranken) wird mit den Loks 01 111, 38 2383 und 64 295 vertreten sein. Der Traditionseilzug Zwickau verkehrt an beiden Tagen ab Zwickau über Plauen, Zustieg aus Richtung Hof möglich. Viele Höhepunkte. Info: René Möckel, Bahnhofstraße 28 A, O-9655 Schöneck.

14. 9. Fotosonderfahrt

mit VT 95 und VB über Güterzugstrecken im Raum Würzburg, geplant: Lohr – Lengfurt-Trennfeld, Seligenstadt – Volkach, Ochsenfurt – Röttingen/Creglingen. Veranstalter: BSW-Freizeitgruppe »Rhein-Neckar«.
Info: M. Hahmann, Kühler Grund 52/2, W-6900 Heidelberg.

14./15. 9. Spielzeugbörse

XII. Süddeutsche Europatauschbörse für altes Spielzeug in der Sporthalle in W-7520 Bruchsal bei Karlsruhe. Internationale Information gegen Freiumschlag: W. Siegele, Waldstr. 21, W-7513 Stutensee, Tel: 0721/68 26 64

Die Geschichte einer Kata

Hemmschwellen

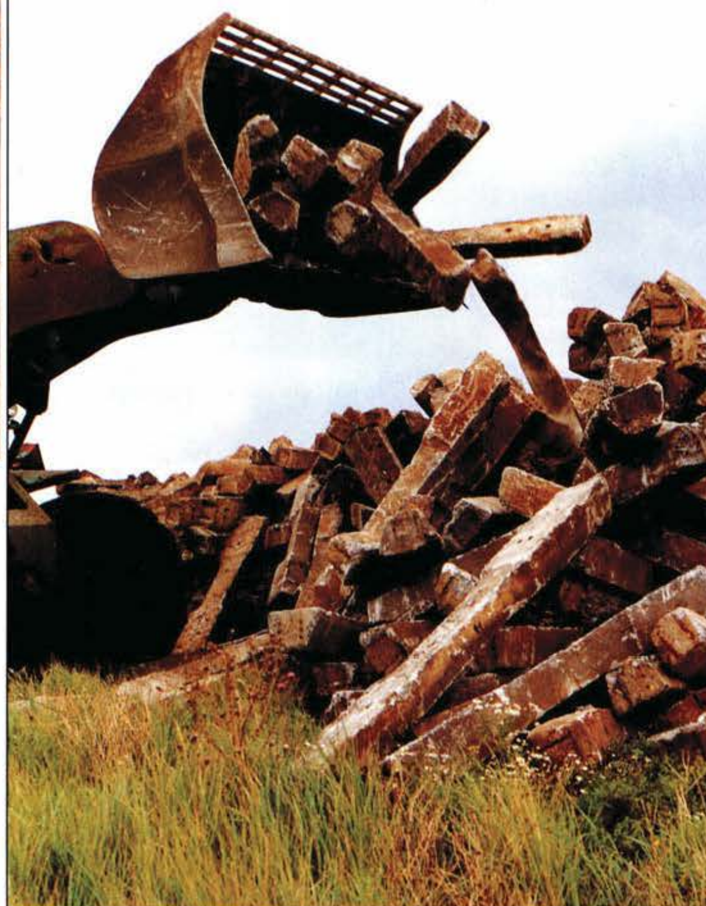


Foto: V. Emersleben

Die eine Sache: zerfressene Schwellen. Die andere: zu entsorgende Alkalischwellen.

Erst ging's aufwärts

Harald N. war glücklich. Drei aufregende Jahre lagen hinter dem Bahnmeister aus dem Anhaltischen. Nun, im Herbst 1979 waren die Bauarbeiten auf fast 50 km in seinem Verantwortungsbereich abgeschlossen, die Strecke zweigleisig ausgebaut. Das alte Streckengleis hatte eine »ZOE«, eine zentrale Oberbauerneuerung, erhalten. Gewiß, seiner Bahnmeisterei fehlten an die 20 Rottenarbeiter und allerlei Werkzeuge und Maschinen für die Gleisunterhaltung. Doch jetzt, da die Hauptbahn so gut in Schuß war, empfand N. diesen Zustand nicht mehr so bedrückend wie früher. Mit dem Streckennetz der Deutschen Reichsbahn war es aufwärts gegangen in den siebziger Jahren. Zwischen 1970 und 1980 stieg in der DDR die Gütertransportleistung der Eisenbahn von 41,5 auf 56,4 Milliarden Tonnenkilometer an. Ohne Infrastrukturverbesserungen wäre dies nicht möglich gewesen. 1 383 km zweite und dritte Streckengleise entstanden in dieser Zeit. Weit mehr noch wurden saniert. Die Oberbauwerke und Gleisbaubetriebe der Deutschen Reichsbahn arbeiteten auf Hochtouren. In den Au-

rophe



Foto: C. Hahn

»Schwellen-Aids« – seit Jahren macht dieser Begriff bei der Deutschen Reichsbahn die Runde. Der makabre Vergleich zwischen der furchtbaren Immunschwächekrankheit und der »Seuche«, die Millionen von Betonschwellen zerbröckeln läßt, kommt nicht von ungefähr. Urplötzlich, so scheint es, werden kerngesunde Strecken befallen.
»Heilung« ist unmöglich. Insgesamt waren 8000 km Gleis betroffen, von denen bislang erst ein Drittel ausgewechselt wurde.
Noch liegen 8,5 Millionen sogenannte Alkalischwellen im Netz der DR. Ihretwegen bestehen die meisten der gegenwärtig 1600 Langsamfahrstellen von insgesamt 2600 km Länge. Schätzungen des wirtschaftlichen Schadens gehen bis an 100 Milliarden Mark heran.

ßenhandelsbilanzen mit der Sowjetunion und der Tschechoslowakei machten Eisenbahnschienen eine beachtliche Einzelposition aus. Die einheimischen Betonwerke in Güsen und in Rethwisch arbeiteten mit Volldampf, gemeinsam lieferten sie über 1,5 Millionen Betonschwellen im Jahr.

Das Zauberwort Elektrifizierung

Nach 1981 »fuhr« die Deutsche Reichsbahn ihre Gleisbaukapazitäten »planmäßig zurück«, wie das die Wirtschaftsgewaltigen nannten. In Wirklichkeit fielen sie von einem Extrem ins andere. Gegen die warnenden Stimmen von Experten trieb die DDR-Regierung den Traktionswechsel der Eisenbahn ein Jahrzehnt lang fast ausschließlich durch »Verdieselung« voran. Der Elektrifizierungsfortschritt betrug zwischen 1970 und 1980 ganze 340 km. Lokomotiven und Erdöl kamen ausgesprochen preiswert aus der Sowjetunion. Wer auf die strategischen Gefahren der Abhängigkeit von einem Rohstoff und einem einzigen Erzeuger hinwies, handelte sich den Vorwurf ein, gegen die Sowjetunion und somit den Sozialismus und den Frieden zu sein. Als die UdSSR Ende der siebziger Jahre mit fast fünfjähriger Verzögerung die Ölpreisexplosion auf den internationalen Märkten im RGW-Handel nachvollzog, begann in der DDR die hektische »Ablösung importierter durch einheimische Energieträger«. Deshalb elektrifizierte die DR allein zwischen 1981 und 1985 nahezu 1000 km Eisenbahnstrecken. Das ging auf Kosten anderer dringend notwendiger Investitionen.

Das Drama begann

Just zur Zeit dieses wirtschaftspolitischen Kurswechsels wiesen Harald N. und einige seiner Kollegen aus anderen Bahnmeistereien bei der Hauptverwaltung der Bahnanlagen auf sonderbare Schäden an um- oder neugebauten Gleisabschnitten hin. Ohne erkennbare mechanische Einwirkung rissen Betonschwellen. Manche bröselten auseinander, andere brachen regelrecht entzwei. Zunächst glaubte N. den Reden von »unausbleiblichen Frühausfällen«. Bald aber nahmen die Schäden schneller zu, als seine Gleisbauarbeiter die kaputten Schwellen austauschen konnten. N. schlug Alarm.
Im Ministerium für Verkehrswesen waren schon 1978 die ersten



Foto: C. Hahn

Schadensmeldungen eingegangen. Zwei Jahre darauf nahmen die Hiobsbotschaften ein beängstigendes Ausmaß an. Hatte die Bauindustrie geschlampt?
Die Betonwerke setzten sich gegen solche Vorwürfe verbissen zur Wehr. Bereits länger als zehn Jahre produzierten sie auf modernen Taktstraßen Schwellen in großer Stückzahl. Auch die Zulieferer pochten darauf, daß das Material immer einwandfrei gewesen sei. Silikattechniker wurden bemüht. Deren Diagnose stand bald fest: Alkali-Kieselsäure-Reaktion!

Nicht nur eine Ursache

Mit diesem Phänomen hatten bereits Bauherren in Skandinavien und Westeuropa bittere Erfahrungen machen müssen. Zement, der mit Wasser vermischt wird, bindet ab, indem er Kristalle bildet. Bestimmte Sorten des an sich



Foto: C. Hahn

In Güsen und Rethwisch: 1,5 Mill. Betonschwellen wurden pro Jahr hergestellt.



Hier und auf Seite 9 oben: beschädigte Schwellen mußten der damals ungeheuren Belastung standhalten. *Foto: C. Hahn*

hochwertigen Portlandzements haben hohen Alkaligehalt. Treffen sie auf Zuschlagstoffe mit viel Flintstein, kann in Abhängigkeit von einigen Randbedingungen besagte Alkali-Kieselsäure-Reaktion in Gang kommen. Die Kristalle verleihen dem Beton zunächst ausgezeichnete Festigkeit. Doch das Kristallwachstum setzt sich sehr langsam, aber stetig, über das erwünschte Maß hinaus fort und führt am Ende zur Zerstörung der Betonstruktur.

Die beiden Schwellenwerke in der DDR verwendeten Kiesgemenge, die in Endmoränenlandschaften gewonnen wurden und hohe Flint- und Opalsteinanteile aufwiesen. Beim Brechen des Kieses entstanden chemisch besonders reaktionsfähige »wunde Flächen«. Solange für die Schwellen im Naßverfahren hergestellter Zement verwendet wurde, blieben Schwierigkeiten aus. Von 1976 an war aber den Betonwerken alkalischer Zement geliefert worden. Ein Güsener Ingenieur: »Der Naßzement ging, so hieß es damals, für harte Währung in den Export. Von den Risiken wußten wir nichts. Aber wenigstens einigen Leuten im Bauministerium müssen meiner Ansicht nach die Gefahren bekannt gewesen sein.«

1982 lief in Rethwisch ein »Maßnahmeprogramm« an, das im Jahr darauf auch in Güsen wirksam wurde. Beide Betonwerke erhielten wieder alkaliarmen Zement. Die für ihre Belieferung eingesetzten Kesselwagen (Ucv) durften für nichts anderes verwendet werden, damit eine Vermischung mit anderen Zementsorten unterblieb. Die Staatliche Plankommission gestattete gar den Import von flintsteinfreien Splitt aus Nordeuropa. Schließlich veränderten die Werke in ihren Tunnelöfen Härtungstemperatur und Durchlaufzeit der Schwellen.

Ausmaße heruntergespielt

Es blieben rund 12 Millionen »Alkalischwellen« zwischen Saßnitz und Adorf, Meiningen und Görlitz – einige bereits kaputt, die anderen gefährdet.

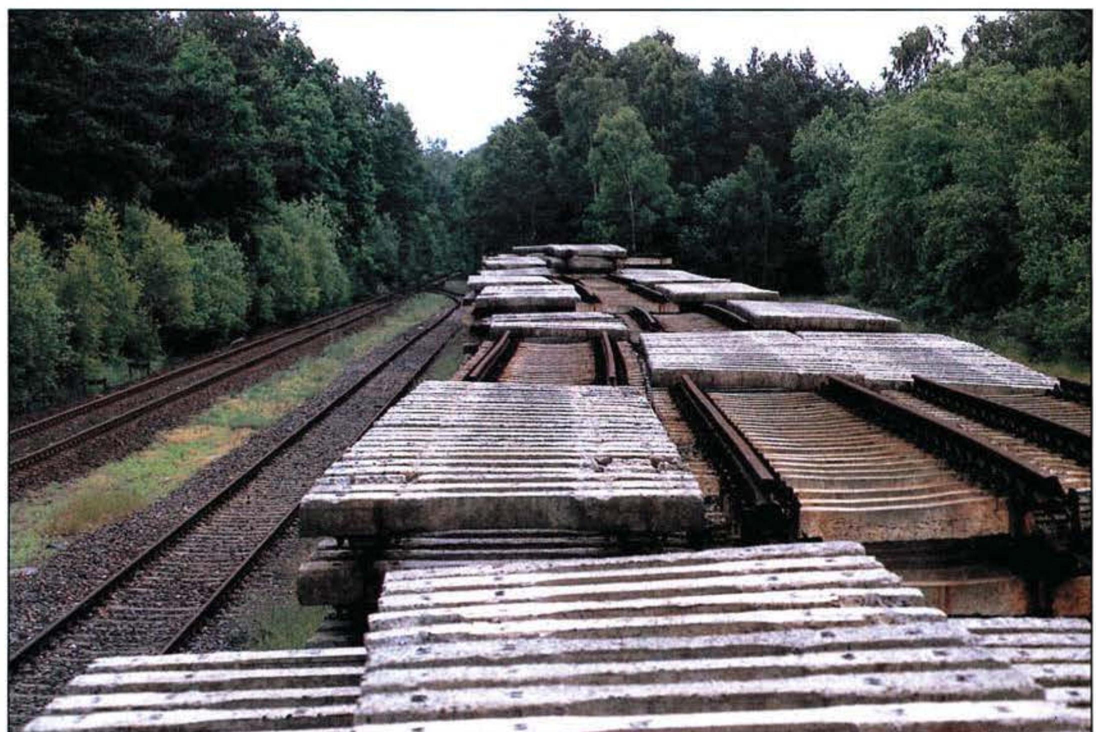
Die Verantwortlichen im Zentralkomitee der SED, in der Staatlichen Plankommission und im Ministerium für Verkehrswesen spielten nach dem Bekunden eines Insiders »teils aus Angst, teils aus pervertierter Disziplin« die Gefahr voreinander und vor allem gegenüber »der Führung« herunter. Aus Erfahrung wußten sie nur zu gut, daß oft der Überbringer der schlechten Nachricht für dieselbe zur Rechenschaft gezogen wurde. Die Alkalischwellen paßten nicht in das Konzept des Günter Mittag und seiner Paladine, das da lautete: Streckenelektrifizierung um jeden Preis, Dieseleinsparung – koste es, was es wolle. Zugleich das Gleisnetz zu sanieren, reichte die Wirtschaftskraft objektiv nicht aus. Und die Diskussion über den tragfähigen Kompromiß kam nicht zustande.

Verschlußsache wurde Zeitbombe

Also »bewältigte« man das Problem auf »bewährte« Art und Weise: Zur Verschlußsache erklärt, wurde es in den Panzerschrank gesperrt. Doch zwölf Millionen Zeitbomben tickten, öffentlich.

Immer mehr von ihnen platzten, öffentlich.

1986 kam der große Einbruch. Im Interesse der Betriebssicherheit hatte die Deutsche Reichsbahn so viele Langsamfahrstellen ein-



Gleisjoche mit alkalihaltigen Schwellen bei Börnicke im Juni 1991, die nicht eingebaut wurden. *Foto: KLAWIAN*

richten müssen, daß die Durchlaßfähigkeit wichtiger Hauptstrecken erheblich nachließ. Zuerst brach der Güterverkehr zusammen. Der Verkehrsminister mußte dem SED-Politbüro melden, daß »die Eisenbahn teilweise nicht mehr in der Lage ist, die Transportanforderungen der Volkswirtschaft zeit- und qualitätsgerecht zu erfüllen«.

Alsbald verkam auch der Fahrplan für die Reisezüge mit seinen ohnehin gestreckten Fahrzeiten zur Makulatur.

Alfred Schultz, Stellvertreter des Generaldirektors der DR für die Vorhaltung der Bahnanlagen, beschrieb im Sommer 1987 die dramatische Situation so: »Das Tempo, in dem die materiell-technische Basis der Eisenbahn entwickelt wurde, entsprach nicht mehr der dynamischen Entwicklung der Volkswirtschaft, was sich entscheidend auf die Eisenbahn-Infrastruktur auswirkte, insbesondere beim Oberbau, bei den Brücken und der Sicherungstechnik. In vielen Positionen erreicht sie nicht den Stand, der notwendig ist, den enormen Leistungsanforderungen zu entsprechen (...) Die heutige Situation wird mehreren Umständen geschuldet. In der Vergangenheit wurde viel Baukapazität für Investitionen verwendet, was oft zu Lasten der planmäßigen Instandhaltung ging. In den letzten zehn Jahren erhielten wir keine neuen Gleisbaumaschinen, die rückgängige Entwicklung bei den Arbeitskräften im Bau- und Anlagenbereich reduzierte die Instandhaltungskapazitäten zusätzlich.

Wir müssen auch die Alkalischäden sehen, von denen ein Großteil der Betonschwellen erfaßt ist (...) Das instabile Streckennetz und die dichte Streckenbelegung führten zu ernsten Auswirkungen auf die Qualität und Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes. Wir haben alle Hände voll zu tun, um die Sicherheit der Eisenbahn zu gewährleisten.«[1]


Foto: C. Hahn


Zerfressen, zerfallen, zerstört! Foto: KLAWIAN

Transportnotstand zwang zu Investitionen

80 Prozent der Binnengütertransporte wurden seinerzeit von der Eisenbahn bewältigt. Der Kraftverkehr konnte kurzfristig kaum Entlastung schaffen; ihm fehlten Fahrzeuge, vom Zustand der Straßen ganz zu schweigen. Der Volkswirtschaft drohte der Transportnotstand. Das Politbüro beschäftigte sich mit der Sache,

mehrere Bataillone zum Eisenbahnbau ab.
Trotz dieser »Konzeption Netzstabilisierung«, trotz der bald erreichten Gleisumbauleistung von 1000 km jährlich, rächten sich die vertrödelten Jahre bitter. Es dauerte noch vier Jahre, bis der DR die »Trendwende« im Erhaltungszustand ihrer Gleisanlagen erreichte. 1990 wurden zum ersten Mal seit 1986 mehr Mängelstellen im DR-Netz beseitigt, als neue hinzukamen.
Harald N., inzwischen Ruheständler: »Vielleicht waren die Alkalischwellen wirklich ein »Betriebsunfall«, für den niemand verantwortlich gemacht werden kann. Aber der Versuch, die Katastrophe ›auszusitzen‹ war ein Verbrechen. Was wäre uns erspart geblieben…«

Hauptursache »ganz oben«

Dr. Günter Mittag, Wirtschaftssekretär im SED-Politbüro, der seine Karriere bei der Industriegewerkschaft Eisenbahn in Greifswald begonnen hatte, wähnte sich dem Verkehrswesen gegenüber stets



Entsorgung der alkaligeschädigten Schwellen der Aufwand ist beträchtlich.

Foto: V. Emersleben

machte Devisen locker für den Einkauf von sieben Hochleistungs-Maschinenkomplexen für die Oberbauunterhaltung und zunächst einer Schnellumbaumaschine aus Österreich. Mit Lohn- und Gehaltserhöhungen sollten Arbeitskräfte zur chronisch unterbesetzten Eisenbahn gelockt werden. Volkseigene Betriebe vom Chemiekombinat bis zur Holzschnitzerei sowie Landwirtschaftsgenossenschaften mußten Arbeitskräfte zum Gleisbau »delegieren«. Die NVA kommandierte besonders kompetent. 1958 hatte er sich von einem Dresdener Professorenehepaar die Doktorarbeit schreiben lassen. Ihr Titel: »Die Überlegenheit der sozialistischen Organisation und Leitung im Eisenbahnwesen der DDR gegenüber dem kapitalistischen Eisenbahnwesen«.

Hannes Unruh

[1] Bauen ist Bestandteil des Eisenbahntransports. – In: Fahrt frei (Berlin) 39 (1987) 13, S. 3.

Warum Betonschwellen

Betonschwellen haben sich in Europa als wichtigste Unterschwellungsform durchgesetzt, obwohl sie erheblich teurer sind als Holz- und Stahlschwellen. Sie zeichnen sich durch sehr gute Spurhaltung und eine lange Lebensdauer aus, die regelmäßige Pflege des Oberbaus vorausgesetzt. Die Planer setzen die Nutzungsdauer von Spannbetonnschwellen auf 40 bis 50 Jahre an, technisch sollen bei den heute hergestellten Stahlbetonschwellen Liegezeiten bis zu 70 Jahren möglich sein. Eine Schwelle muß mehr als 100 Millionen Lastwechsel unbeschadet überstehen können.
Betonschwellen haben den Vorzug des hohen Seitenverschiebewiderstandes, was bei lückenlosen Gleisen, in Gleisbögen und in Gleisabschnitten, wo häufig gebremst wird, besonders wichtig ist. Außerdem lassen sich auf Betonschwellen liegende Schienen ausgezeichnet gegeneinander isolieren, was eine Voraussetzung für die moderne Eisenbahnsicherungstechnik ist.
Als nachhaltig gelten die hohe Eigenmasse der Betonschwellen (230 bis 325 kg), der relativ schnelle Verschleiß der Dübel für die Auflagerbefestigungen und die große Bruchgefahr bei unsachgemäßer Lagerung oder bei Entgleisungen. Der Betonschwellenoberbau bedarf sorgfältiger Herstellung und Instandhaltung. Betonschwellen müssen unter den Auflagern sauber und kräftig unterstopft sein. Auf keinen Fall dürfen sie unter Last in der Mitte aufliegen. Dabei kommt es nämlich zum gefürchteten »Schwellenreiten«: die Schwellen biegen sich durch, es entstehen Risse, in die Wasser dringt. Bei Frost platzt dann der Beton, das Wasser kommt nach und nach bis an die stählerne Bewehrung heran. Sie rostet, schließlich bricht die Schwelle.
Gebräuchlich sind drei Typen von Betonschwellen: Betoneinzelstützen (zwei durch einen Stahlstab miteinander verbundene bewehrte Betonsockel, auf denen die Auflager und die Schienen ruhen), Gelenkschwellen (drei gelenkig miteinander verbundene schlaffbewehrte Betonkörper) und Balkenschwellen (bewehrte Betonkörper mit trapezförmigen Querschnitt). International fanden Balkenschwellen mit geripptem Spannstahl (Vorspannung ca. 250 … 300 kN) die weiteste Verbreitung. Bei der Deutschen Reichsbahn wurden in großer Zahl Betonschwellen der Formen BS 65 (2400 mm lang, 280 mm breit, 170 mm hoch, 2 x 2 Auflagerbefestigungen, Befestigungselemente für Schienen der Form S 49) und – auf hochbelasteten Streckenabschnitten – BS 66 (2270 mm lang, 350 mm breit, 216 mm hoch, 2 x 4 Auflagerbefestigungen, Befestigungselemente für Schienen der Formen S 49 oder R 65) eingebaut.
Erste Versuche mit Betonschwellen wurden vor etwa 100 Jahren in Frankreich angestellt, in Deutschland begannen in den zwanziger Jahren systematische Erprobungen. Seit den vierziger Jahren konzentrieren sich die Entwicklungsarbeiten auf vorgespannte Stahlbetonschwellen. Heute werden auch Weichenschwellen aus Stahlbeton gefertigt, weil es insbesondere bei schnellbefahrenen Weichen auf eine hohe Lagequaltität ankommt.

Schwebeseilbahn Dresden:

Wiedergeburt einer alten Dame

Trotz oder gerade wegen ihres hohen Alters gehörte sie schon immer zu den Attraktionen der sächsischen Landeshauptstadt. Immerhin kann sie sich älteste Bergschwebebahn der Welt nennen, blickt in diesem Jahr auf eine neunzigjährige Geschichte zurück. Und vor sieben Jahren hing ihr Schicksal an einem seidenen Faden.



Deutlich ist die Aufhängung der Fahrbahnträger an einer Mittelstütze zu sehen.

Die Neueinweihung

Die Rede ist von der Dresdener Bergschwebebahn in Loschwitz, in unmittelbarer Nähe des Blauen Wunders. Gebaut nach einem Patent des Kölner Ingenieurs Eugen Langen, verbindet sie die Stadtteile Loschwitz und Oberloschwitz, klettert auf einer Länge von 273,8 m 84,2 m in die Höhe. Am 18. März 1984 hatte das vorerst letzte Stündlein der alten Dame geschlagen. Aufgrund des hohen Verschleißes war aus Sicherheitsgründen ein Betrieb nicht mehr zu verantworten.

Bis auf die baulichen Hüllen der Gebäude der Berg- und Talstation mußte die gesamte Anlage demontiert werden, und beim Neuaufbau war man aus denkmalpflegerischen Gründen gehalten, weitgehend das Originalbild wiederherzustellen. Es entstand ein Schmuckstück , das nicht nur Touristen begeistern wird.

So gab es am 31. Mai 1991 einen guten Grund zum Feiern. Der Oberbürgermeister von Dresden, Dr. Wagner und der Vorstand der Dresdener Verkehrsbetriebe AG, Dr. Ritschel, der Leiter der Bergbahnen Rudolf Scheibenpflug und zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland waren die Teilnehmer an der Eröffnungsfahrt. Punkt 12 Uhr öffneten sich dann die Tore für die An- und Einwohner zur kostenlosen Ersttagsfahrt.

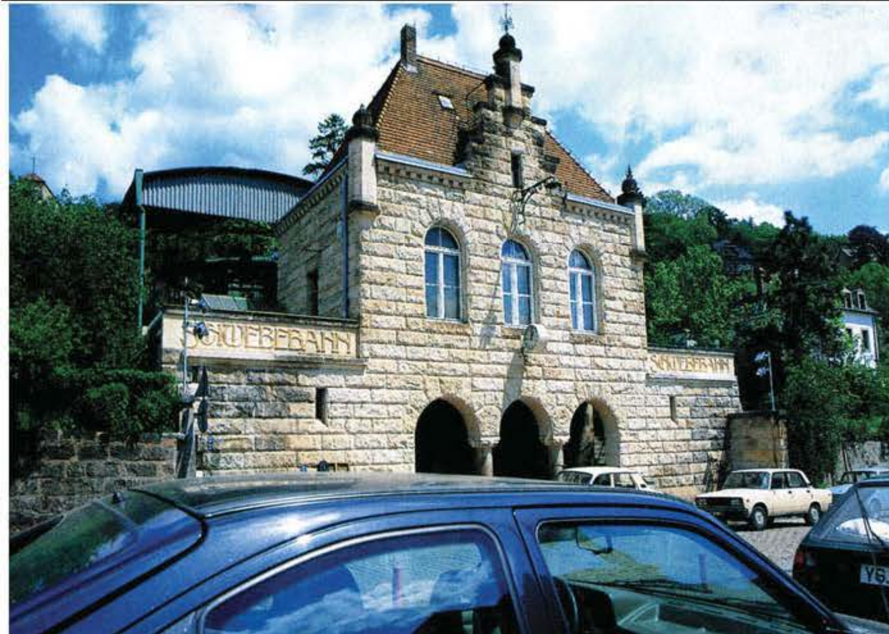
Während auf der Schwebebahn der Trubel kein Ende nahm, trafen sich Experten im Bankettzentrum des Hotels Bellevue zu einem Symposium. Aus dem dort gehaltenen Vortrag des Prodekans der Fakultät Bau-, Wasser und Forstwesen der TU Dresden, Prof. Dr.-Ing. Manfred Koch, zu den technisch-konstruktiven Merkmalen der Schwebeseilbahn Dresden sind die folgenden Textabschnitte entnommen.

Das Funktionsprinzip

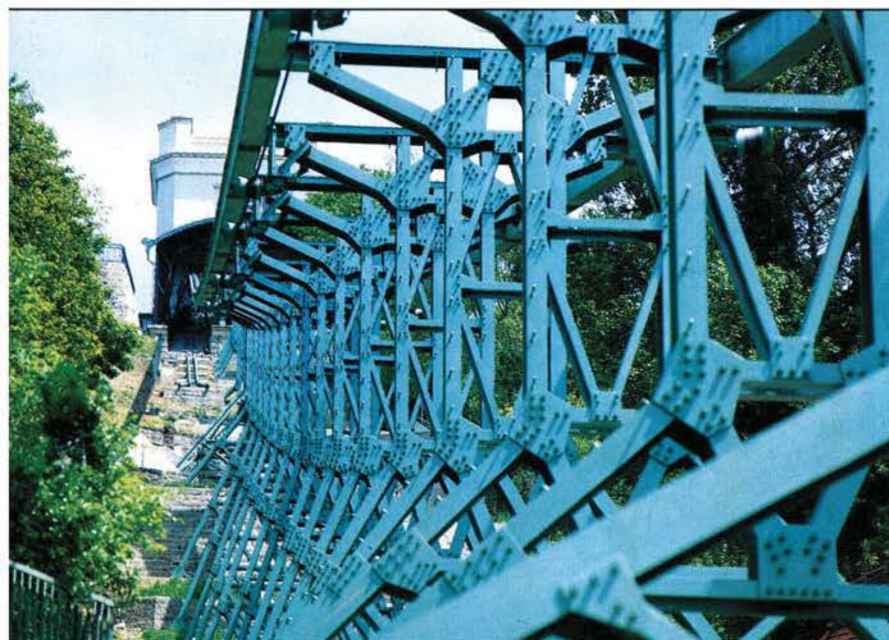
Die Schwebebahn Dresden ist in ihrer Art einmalig. Das Prinzip, Wagen auf einer hochliegenden, auf Stützen aufgelegten Fahrbahn laufen zu lassen, ist bei der bekannten Wuppertaler Schwebebahn in der Ebene und in Dresden am Berghang realisiert. Erfolgt bei der Wuppertaler Bahn der Fahrantrieb über die Räder, so ist ein solches Verfahren bei der Bahnneigung in Dresden nicht möglich. Vielmehr werden zwei Wagen mit einem Fahrseil bewegt, wobei sie miteinander über dieses Fahrseil weitgehend im Gleichgewicht stehen. Die Leistung, die der Fahrantrieb zu erbringen hat, ist die Überwindung der Fahrwiderstände einschließlich der Beschleunigungskräfte beim Anfahren. Außerdem müssen vom Fahrantrieb die Gewichtsdifferenzen ausgeglichen werden, die sich aus der unterschiedlichen Belastung mit Personen des einen gegenüber dem anderen Wagen ergeben. Somit ist dieses Prinzip sehr wirtschaftlich, weil die zur Bergfahrt des einen Wagens erforderliche Energie nahezu vollständig durch die Talfahrt des anderen gewonnen wird. Der im Längsschnitt gegebene parabelförmige Verlauf des Fahrträgers unterstützt dies wesentlich. Im Vergleich zu den großen echten Seilbahnen der Welt sind Höhendifferenz (84 m) und Entfernung zwischen Berg- und Talstation der Loschwitzer Bahn (280 m) bescheiden.



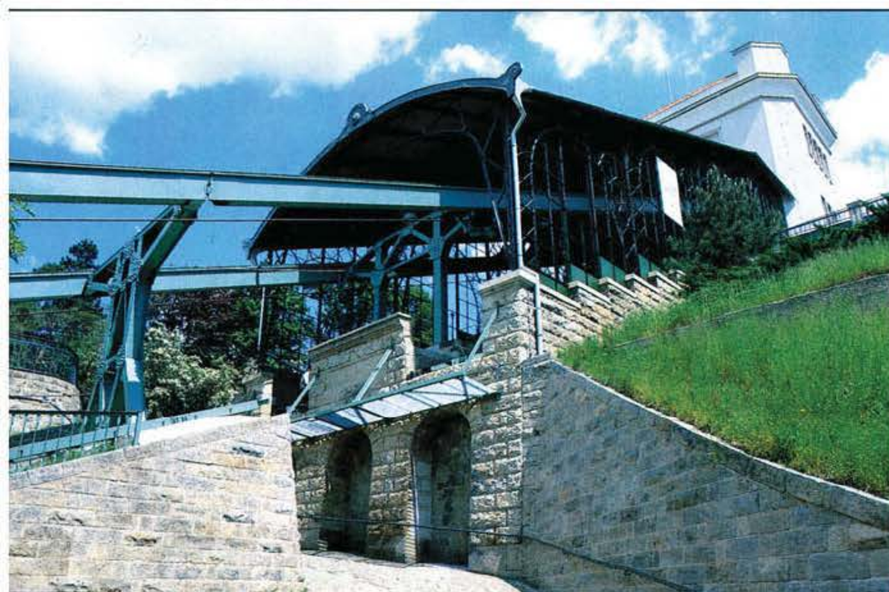
Die genieteten Knotenbleche sind durch Paßschraubenverbindungen ersetzt worden.



Die Talstation in Loschwitz, abgestrahlt und mit neu in Stein gehauenem Namen: Original wie 1901



Die 33 Mittelstützen sind in der Höhe so bemessen, daß die Fahrbahn eine Parabal bildet.



Die Bergstation mit dem Maschinenhaus. Im gleichartigen linken Turmaufsatz ist der Schornstein der ehemaligen Dampfmaschinenanlage versteckt.

Bauart	Seilschwebebahn System Langen (Einschienenbahn)		
Betriebsart	Pendelbetrieb		
Talstation	Loschwitz (Pillnitzer Landstraße)		
(Höhe über NN)	124 m		
Bergstation	Oberloschwitz (Sierksstraße)		
Höhe über NN	208 m		
Strecke			
Länge	273,8 m		
Höhenunterschied	84,2 m		
Durchschnittl. Neigung	32,18 %		
Maximale Neigung	39,9 %		
Anzahl der Stützen	33		
Zugseil	**1901**	**1910**	**1991**
Durchmesser (in mm)	44	34	38
Länge (in m)	410	410	410
Fördermaschine			
Bauart	2 starr gekuppelte Treibscheiben		
Ø Treibscheiben	4 000 mm		
Antrieb			
Bauart	Dampf 2 Verbund-maschinen	elektrisch 240 V Gleichstrom	elektrisch 250 V Gleichstrom
Leistung (in kW)	2 x 58,9	28,7	80
Steuerung	Hand	Hand	Funkfern
Notantrieb	-	Batterie	Dieselaggr.
Beförderungsleisung	400 Personen pro Stunde und Richtung		
Sitzplätze			40
Fahrgeschwindigkeit			2,5 m/s
Fahrzeit			2,5 min

Dennoch ist sie in ihrer Art eine technische Meisterleistung, die in ihrer Einzigartigkeit das Bauen der Jahrhundertwende charakterisiert. Zu Recht ist diese Anlage denkmalgeschützt.

Der Rekonstruktionsumfang

Als die Bahn 1984 stillgelegt werden mußte, weil sich an der Stahlkonstruktion Schäden zeigten, die einen sicheren Betrieb nicht gewährleisten ließen, ging eine Betriebszeit von über 80 Jahren zu Ende. Die Bahn am vorläufigen Ende ihrer Nutzung war nicht mehr die des Jahres 1901. Eine der bedeutendsten Veränderungen dürfte die Erhöhung des Waggongewichtes gegenüber der Ursprungsausführung um nahezu 50% sein. Damit ist auch eine wesentliche Ursache der Schäden an der Stahlkonstruktion gegeben.

Eine denkmalgeschützte technische Anlage, die voll betriebsfähig gehalten wird, die für die öffentliche Nutzung zur Verfügung steht und außerdem den gestiegenen Anforderungen entsprechen soll, kann nur in ihrer wesentlichen äußerlichen Erscheinung im Ursprungszustand gehalten werden. Das äußere Bild dieser Schwebeseilbahn wird wesentlich bestimmt von den beiden Stationen, von der Stahlkonstruktion des Tragwerkes und von den Waggons einschließlich ihrer Fahrwerke.

Bis zum Jahre 1910 erfolgte der Antrieb der Bahn mit einer Dampfmaschine, die dann durch Elektromotoren ersetzt wurde. Da der Schornstein der Feuerungsanlage schon bei Errichtung der Bahn im turmartigen Teil des Gebäudes der Bergstation versteckt wurde, blieb die äußerlich sichtbare Veränderung infolge der jetzigen Rekonstruktion gering. So zeigen sich Berg- und Talstation in alter Schönheit und künden von der Baukunst und Architektur technischer Anlagen um die Jahrhundertwende.

Die Waggons sind völlig neu hergestellt worden, aber ihre äußerliche Erscheinung entspricht der, die sie bis 1984 hatte. Das wird durch die Wiederverwendung der alten Fahrwerke, die völlig überholt wurden, weitgehend betont. DIe alte Stahlkonstruktion, bestehend aus 33 Stützen und den kastenartigen Fahrträgern, mußte vollständig abgetragen werden.

Alle Überlegungen und Untersuchungen mit dem Ziel, sie zu reparieren und in alter Form zu erhalten, führten zu keinem Ergebnis. Die Korrosionsschäden aus der über achtzigjährigen Betriebszeit und aus nicht hinreichend sachgemäßen Reparaturversuchen ließen eine einfache Instandsetzung nicht mehr zu.

Die Probleme

Die zuständigen Behörden zeigten nur ein oberflächliches Interesse an der Wiederherstellung der Schwebeseilbahn. Dadurch entstanden neben den technischen Problemen zusätzliche administrative Schwierigkeiten.

■ Zu dieser Zeit war in der DDR kein Betrieb bekannt, der willens und in der Lage gewesen wäre, die Wiederherstellung der Seilbahn als Ganzes in seine Hände zu nehmen.

■ Es gab nur für die Neukonstruktion des Fahrträgers Zusagen, der aus Korrosionsgründen als vollständig geschlossener Kastenträger mit offenem Auflagerbereich entworfen war.

■ Der Stahlbaubetrieb, der sich schließlich bereit erklärte, die Stahlkonstruktion der Stützen herzustellen, war gezwungen, diese zunächst nicht bilanzierte Leistung mit geringstem Aufwand und aus seinen stillen Materialreserven herzustellen.

■ Damit bot sich eine geschweißte, vollwandige Konstruktion für die Seilbahnstützen an, die zudem noch als modern bezeichnet werden konnte. Eine solche Lösung zu wählen, wurde auch noch dadurch verstärkt, daß die Stützen in der alten Form zu dieser Zeit kaum herstellbar waren. Wer war schon noch bereit und in der Lage, Nietungen auszuführen und Stahlprofile zu biegen?

■ Bei einer Ausführung der Stützen als Fachwerk mußten Walzprofile verwendet werden, die vorhanden oder leicht beschaffbar waren.

■ Der Denkmalschutz erwartete eine Lösung, die der alten Ausführung entsprach oder dieser sehr nahe kam. Unter diesen Bedingungen entstanden die Stützen, die heute wesentlich das Bild der Schwebeseilbahn Loschwitz prägen.
Die Stahlkonstruktion ist völlig erneuert. Die Stützenfundamente sind umfangreich saniert. Die Waggons sind ebenfalls völlig neu hergestellt und die Fahrwerke gründlich überholt. Der Fahrantrieb einschließlich der Bremsanlage ist generalüberholt, das Fahrseil ist neu eingebaut. Die Fahrsteuerung ist ebenfalls völlig neu, sie ist umgestellt auf Funkfernsteuerung. Die obere und untere Station zeigen sich in wiederhergestellter alter Schönheit. Der gefundene Kompromiß dürfte für alle tragbar sein.

F.B.



Die Wagen sind einseitig an zwei Laufwerken aufgehängt. Ein Pendeln der Gondeln bei Sturmböen wird durch seitliche Anschläge an der Fahrbahn begrenzt. Fotos: KLAWIAN



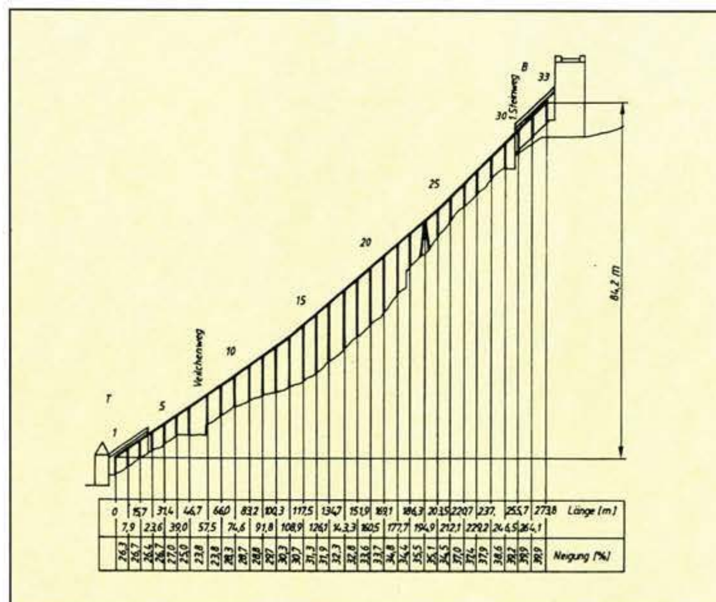
Motor, Steuerung und Seil sowie das Getrieberitzel wurden ersetzt.



Die Seilanlenkung an einem der aufgearbeiteten Laufwerke.

Zeittafel

1895
Die Standseilbahn verbindet Loschwitz mit dem Weißen Hirsch. Obwohl die Grundstückspreise klettern, geht die Besiedlung des Loschwitzer Hanges zügig voran.
1896
Das Nürnberger Unternehmen Conti sucht bei der sächsischen Regierung um die Konzession zum Bau einer Schwebebahn in diesem Gebiet nach. Sie will erstmals das Patent des Kölner Ingenieurs Eugen Langen über ein Einschienenbahnsystem anwenden.
Herbst 1898
Erste Bauarbeiten beginnen.
16. Juli 1899
Die Konzession wird erteilt.
6. Mai 1901
In Anwesenheit des Prinzen Friedrich August wird die Dresdener Bergschwebebahn als erste ihrer Art auf der Welt in Betrieb genommen. 385 000 Personen fahren bis Jahresende mit dem neuen Verkehrsmittel.
1906
Die Elektra AG kauft die benachbarte Standseilbahn auf.
1909
Beide Bahnen erhalten einen elektrischen Antrieb.
Ende 1911
Beide Bahnen werden Eigentum der Stadt Dresden und nunmehr von der Städtischen Straßenbahn geleitet.
1964
Auswechselung des Antriebsmotors
1967
Die bisher umfangreichsten Reparaturen am Traggerüst werden vorgenommen.
18. März 1984
Außerbetriebnahme der Bahn zwecks Rekonstruktion. Erstmals in der Geschichte der Bahn erfolgt die Demontage der Wagenkästen. Mit jedem weiteren Schritt der Demontage wird deutlich, daß das gesamte Traggerüst erneuert werden muß.
Januar 1987
Mit Hubschraubern wird das zerlegte Traggerüst vom steilen Hang transportiert.
Ende 1988
Die Montage der Stützen beginnt.
Oktober 1990
Die neuen Wagenkästen werden montiert.
31. Mai 1991
Wiederinbetriebnahme der rekonstruierten Bahn



Schema und Maßverhältnisse der Strecke, lediglich Stütze 24 ist fest verankert.

Foto: Flatter

Auf der alten U-Bahntrasse am Gleisdreieck verkehrte die Magnetbahn.

M-Bahn Berlin

Es gab wohl in der Neuzeit kein anderes Verkehrsmittel in Berlin, das so viel Aufsehen erregte wie die M-Bahn. Früher als ursprünglich vorgesehen, mußte der Demonstrationsbetrieb auf der M-Bahn-Strecke zwischen U-Bahnhof Gleisdreieck und Kemperplatz zum 1. August 1991 stillgelegt werden. Der Grund: Die Trasse befand sich zum Teil auf der nun wieder zu reaktivierenden U-Bahngleisverbindung zwischen Gleisdreieck und Otto-Grotewohl-Straße.

Foto: Flatter

»Magnetbahnhof« Kemperplatz – ein moderner Zweckbau

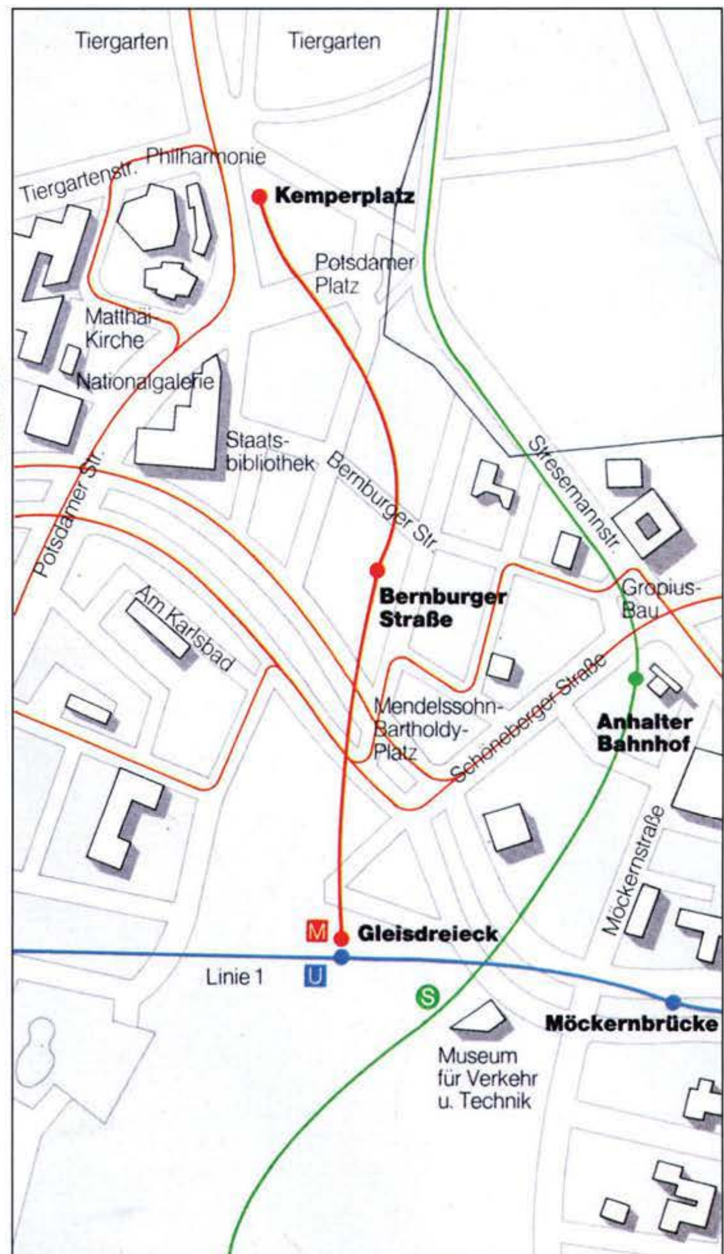
Ausgangspunkt Braunschweig

Die bisher kurze, aber keinesfalls kurzweilige Geschichte der praktischen M-Bahn-Projektierung begann 1973 an der TU Braunschweig. Mit Hilfe staatlicher Mittel entstand hier die »Magnetbahn GmbH«. Bereits zwei Jahre später konnte in Braunschweig nach umfangreichen Modellstudien eine Versuchsstrecke in Betrieb genommen werden. Seit 1978 ist an der »Magnetbahn GmbH« auch die AEG beteiligt.

Bereits in den 70er Jahren stellte das Magnetbahnsystem eine heiß diskutierte Alternative für künftige Nahverkehrslösungen dar. Schließlich handelt es sich dabei um ein vom übrigen Verkehr unabhängiges System mit hoher Beförderungskapazität und großer Sicherheit. Die Vorzüge der M-Bahn liegen auf der Hand: Fahren ohne herkömmliche Räder und Motor durch den Einatz von Permanentmagneten, Betrieb ohne Fahrer mit vollautomatischer Steuerung und hochmoderner Sicherungstechnik auf straßenunabhängigen und kaum dem Verschleiß preisgegebenen Hochbahntrassen. Es gibt so gut wie keine Lärmstörungen, Energie- und Wartungsaufwand halten sich in Grenzen.

Entscheidung für Berlin

Als zu Beginn der 80er Jahre ein größeres Demonstrationsobjekt »M-Bahn« in die Tat umgesetzt werden sollte, fiel die Entscheidung nicht zufällig für das frühere West-Berlin aus. Neben S- und U-Bahn gab es hier keine weiteren spurgebundenen Verkehrsträger mehr. Die AEG, vor Ort ansässig, hatte ebenfalls Interesse, das Forschungsobjekt in Berlin aufzubauen. Hinzu kam die Insellage der Stadt, die besonders zu fördern



war. Anfang 1983 begannen die Arbeiten. Der erste M-Bahnabschnitt wurde bis zum Herbst 1984 auf der stillgelegten 600 m langen Hochbahntrasse vom Gleisdreieck bis hinter den Landwehrkanal fertiggestellt. 1986 endete die ab hier auf einer neuen Stahlträgeranlage verlegte und nunmehr 1,6 km lange Stecke am Kemperplatz. In der Nähe der Mauer fahrend, gehört die M-Bahn bald zum gewohnten Bild.

Ein Weltereignis – Fahrgastbetrieb

Fast drei Jahre lang wurde die Berliner M-Bahn auf Herz und Nieren geprüft. Und dann kam der große Augenblick: am 28. August 1989 wurde das erste vollautomatische durch Permanentmagnete getragene Nahverkehrsmittel der Welt für den Fahrgastbetrieb freigegeben – übrigens auf der Grundlage der Bau- und Betriebsordnung Straßenbahnen (BO Strab)!

Fortan zog das überall bestaunte Nahverkehrsmittel wie ein Magnet täglich mehrere tausend Menschen an. Nach Öffnung der Mauer wurden an Wochenenden meist mehr als 60 000 Menschen befördert.

Daß dies fast ausschließlich Schaulustige waren, die einfach zum Vergnügen mitgefahren sind, schmälert die positive Bilanz von über zwei Millionen Fahrgästen bis zum 1. August 1991 keinesfalls. Vielmehr beweist die Geschichte, daß neue Verkehrsträger stets erst solchen Zwecken dienten – man denke nur an Deutschlands erste Eisenbahn Nürnberg – Fürth oder an die erste elektrische Lokomotive der Welt, die 1879 auf einer Ausstellungsbahn ihre Runden drehte.

Bewährungsprobe bestanden

Alles in allem: Die Demonstrationsanlage M-Bahn Berlin hat ihre Bewährungsprobe bestanden. Verkehrswissenschaftler, Forschungsingenieure sind ebenso zufrieden wie die Techniker. 1994 wird eine M-Bahn auf dem Frankfurter Flughafen in Betrieb gehen. Aber auch in Berlin denkt man bereits laut über künftige M-Bahn-Linien nach. Von der U-Bahn zum Flughafen Tegel, im Bereich des Flughafens Schönefeld oder in die Wasserstadt Oberhavel können Fahrgäste möglicherweise in Zukunft schweben. *wdm*

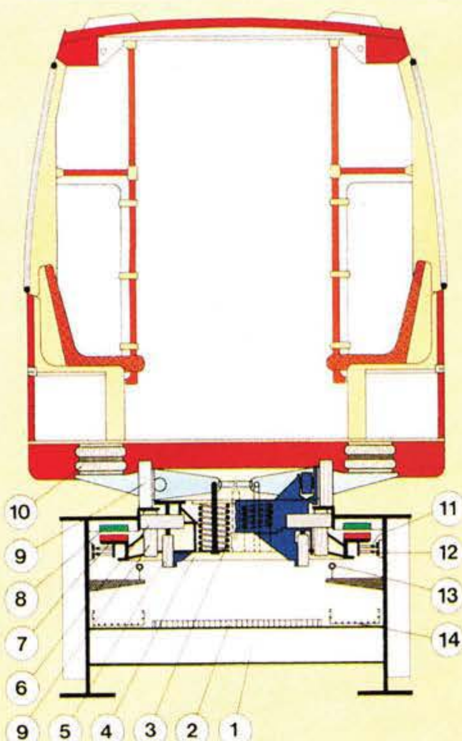


Schon Vergangenheit: die Magnetbahn in Höhe des Potsdamer Platzes an der Mauer (Februar 1990) *Foto: Sprang*



Foto: Flatter

Sicherheit wird groß geschrieben! Die Bahnsteigkantenbereiche sind zusätzlich verglast. Berliner M-Bahn-Wagen Typ M 80/2 (Abmessungen gemäß den Berliner Kleinprofil-U-Bahnwagen); Weiterentwicklung des Braunschweiger Versuchsmodells, Masse 10 t, Sitz- und Stehplätze pro Wagen 80 V, max. 80 Km/h.



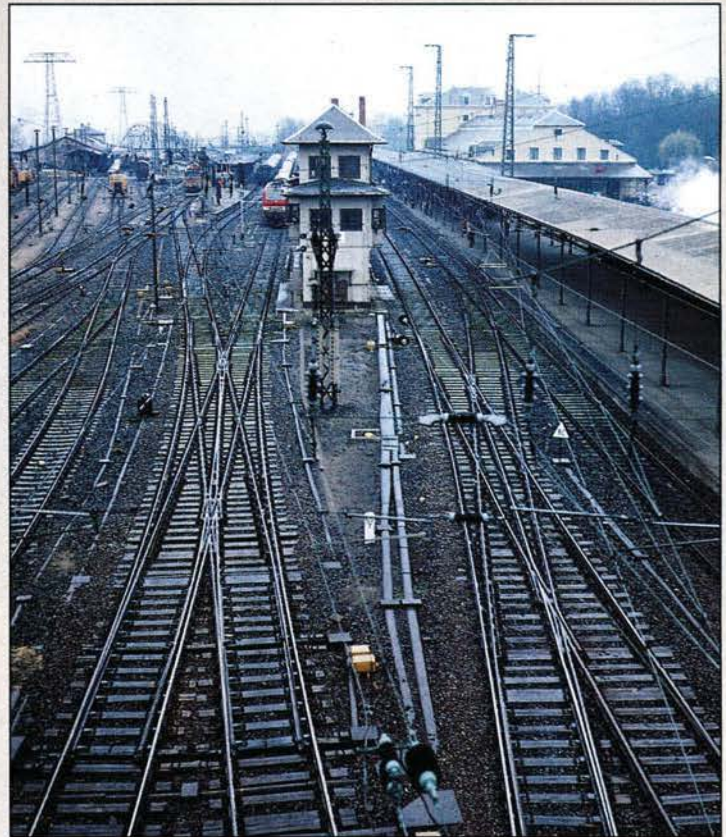
1 Fahrweg
2 Laufgitter
3 Primärfeder
4 Schwebegestellstruktur
5 Weichenlaufräder
6 Horizontalführungsrollen
7 Permanentmagnete
8 Wanderfeldstator
9 Vertikalführungsrollen
10 Luftfederung
11 Bordstromabnehmer
12 Stromschiene
13 Linienleiter
14 Kabelkanal

Prinzip der Magnetbahntechnik

- Statt der herkömmlichen Räder, Motoren und Getriebe verfügen die Fahrzeuge über Permanentmagnete, die die Fahrzeuge tragen; es entstehen keine Punktmassen, die Beanspruchung der Fahrzeuge ist gering;
- sehr niedrige Fahrgeräusche;
- keine Energie für das Tragen und Führen des Fahrzeuges erforderlich;
- mechanische Regelung des Luftspalts und der magnetischen Tragkräfte;
- vertikale und horizontale Führung des Fahrzeugs durch Rollen, die aber keine Last tragen. Verschleiß der Rollen gering, Fahrbahn ist wartungsfrei;
- Drehstom mit variabler Frequenz, witterungsunabhängig;
- Betriebsleitsystem garantiert hohe Sicherheit des führerlosen Zugbetriebs, kurze Zugfolge, kurze Fahrzeugeinheiten;
- Antriebsystem 550 A, Spannung 960 V.

Der Leser entsc[h]

Entscheidungen sind immer gut! Nachdem wir im MODELL EISENBAHNER Heft 2/91 gemeinsam mit den Lesern unsere große Aktion »Wir bauen die MEB-Leseranlage« begonnen haben, ist es nach vier Ausgaben an der Zeit, erste Entscheidungen zur konkreten Anlagengestaltung zu fällen. Nutzen Sie dazu bitte unsere Wahl-Karte im Beihefter dieser Ausgabe Seite 19.



Gleisanlagen des Vorbilds, hier die Einfahrt in den Bahnhof Riesa aus Richtung Döbeln, sind die besten Lehrbeispiele für die Modelleisenbahn. Die zahlreichen Abdeckungen der Seilzüge zu den Weichen weisen auf eine mechanische Bedienung hin. *Foto: Zander*

Hier noch einmal die ausgewählten Anlagenvorschläge unserer Leser, die uns in den zurückliegenden fünf Monaten in Atem gehalten haben:

Anlage »Bergengrün« (MEB 5/91),
Anlage »Sockelstein« (MEB 5/91),
Anlage »Leutheuser« (MEB 6/91),
Anlage »Bachmann« (MEB 6/91),
Anlage »Fuchs« (MEB 6/91),
Anlage »Galle« (MEB 6/91),
Anlage »Windberg« (MEB 6/91),
Anlage »Graßmann« (MEB 6/91),
Anlage »Kindelberger« (MEB 6/91).

Das waren längst nicht alle eingesandten Vorschläge! Daß wir nicht alle vorstellen konnten, mögen uns die Leser verzeihen. Alle Vorschläge sind jedoch ausgewertet worden und werden in unterschiedlichen Formen in den weiteren Veröffentlichungen berücksichtigt.

Nun wollen wir es unseren Lesern überlassen, uns ihre Favoriten mitzuteilen und sie darüber hinaus bitten, weitere Entscheidungen zu unterstützen: In welcher Eisenbahnepoche soll das Anlagenthema angesiedelt sein? Welche Traktionsart(en) soll(en) auf der Anlage betrieben werden? Welche Nenngröße wird für die Leseranlage vorgeschlagen?
Fragen über Fragen, auf deren Beantwortung durch unsere Leser wir besonders gespannt sind. Beachten Sie bitte, daß wir als Einsendeschluß den 30. August 1991 (Poststempel) festgelegt haben. Das Ausfüllen der Antwortkarte sollte also nicht auf »die lange Bank« geschoben werden.
Doch zuvor noch einige allgemeine Betrachtungen zur Basis unserer Modelleisenbahnen, den Gleisen.

Gleisnormen

Ohne Normen geht es nicht. Die Fahrzeuge unserer Modelleisenbahn stammen in der Regel von verschiedenen Herstellern. Manchmal auch die Gleise. Beides muß aber der reibungslosen Funktion wegen zusammenpassen. Erschwerend ist es, wenn man an bestimmten Stellen älteres Material verwenden möchte, sei es bei den Fahrzeugen oder in verdeckten Bereichen auch beim Gleismaterial. Die Funktionssicherheit wird dabei von konstruktiven, mechanischen und elektrischen Kriterien beeinflußt.
Die Normen für Europäische Modellbahnen (NEM) setzen sich seit Jahren zunehmend durch. Sie regeln durch Mindest- oder Maximalwerte das Zusammenspiel von Rad und Schiene und vieles andere. Dadurch können Produkte verschiedener Hersteller auf einer Anlage zusammen betrieben werden. Wie immer, sind sie ein Kompromiß zwischen den Wünschen der Modelleisenbahner und den Interessen der Hersteller. Für unser Thema, den Gleisbau, bedeutet dies, daß die Produkte ein bestimmtes Maximalmaß einhalten. Damit ist keinesfalls das Maß des Wünschenswerten erreicht.
Zunächst sind das die Abmessungen des Schienenprofils, insbesondere die Profilhöhe und die Gestaltung des Schienenkopfes. Gemeinsam mit der Ausbildung des Kleineisens entscheidet sich hierdurch, welche Spurkranzhöhen die Räder der Fahrzeuge haben dürfen, damit sie noch, ohne zu »hoppeln«, auf den Gleisen laufen. Die maßstäbliche Verkleinerung des Schienenprofils S 49 (148 mm Höhe) ergäbe für die einzelnen Nenngrößen die in der Tabelle genannten Werte. Die optische Wirkung eines Gleises mit maßstäblichen Schienenprofilen bemerkt man immer wieder

idet sich

wohltuend bei Anlagen mit größeren Spurweiten. Aber auch in H0 ist die Verwendung von 1,8 mm hohen Schienenprofilen gegenüber 2,5 mm hohen noch deutlich sichtbar. Je kleiner die Spurweite, desto größer sind die Kompromisse. Natürlich nicht nur beim Gleis. Letztlich zieht aber ein niedriges Schienenprofil auch eine verringerte Spurkranzhöhe nach sich. Damit wären wir beim Modellradsatz.

Gegenüber dem Vorbild fallen hier zwei wesentliche Abweichungen auf: die schon erwähnte Spurkranzhöhe und die Radreifenbreite. Beim Vorbild wie beim Modell führt der Spurkranz das Rad im Gleis. Bei der Modelleisenbahn übernahm der Spurkranz noch zwei weitere Aufgaben: Erstens sollte er das Rad auch dann noch führen, wenn es vorübergehend keine Schienenauflage besitzt, zum Zweiten sollte der Spurkranz das Rad stützen, wenn es über die Herzstücke von Weichen und Kreuzungen läuft.

Beide Funktionen zwangen dem Spurkranz bestimmte Mindestmaße auf und machten ihn zu einem Ungetüm. Und beides läßt sich auf der Modellbahn auch anders umsetzen.

Die amerikanischen Modellbahnnormen (NMRA) und RP 25-Radsätze ermöglichen ein vorbildgetreues Radprofil. Auf unsere Verhältnisse übertragen bedeutet dies: Wir fahren Modelle auch älteren Datums, mit teilweise noch sehr hohen Spurkränzen. Deshalb sollten wir für die nicht sichtbaren Streckenteile solche Schienenprofile verwenden, die an der oberen Grenze der Normen liegen.

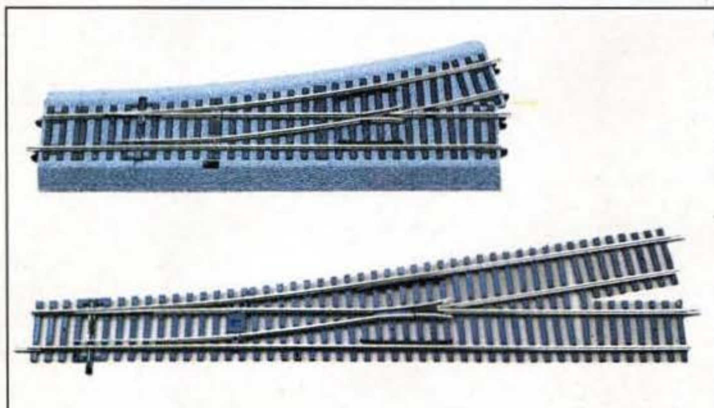
Modellweichen

Der Standardwinkel der Modellweichen hat sich bei 15° eingepegelt. Er ist auch für Nebengleise und im verdeckten Bereich die günstigste Variante zum Aufbau von Weichenharfen. Im sichtbaren Teil der Gleisanlagen besteht oft der Wunsch, schlankere Weichen einzubauen. Einfache Weichen bis zu einem Winkel von 7° werden von vielen Herstellern angeboten. Problematisch wird es, wenn andere Weichenformen verlangt werden, wenn Bogen- oder Kreuzungsweichen eingebaut werden sollen. Bei der Wahl des Gleissystems sind auch die Parallelgleisabstände von Bedeutung. Sie werden von der Weichengeometrie bestimmt und beeinflussen die Breite der Gleisanlage nicht unerheblich. So hat ROCO-Line einen um 20 % größeren Gleisabstand, als ihn die Norm vorschreibt.

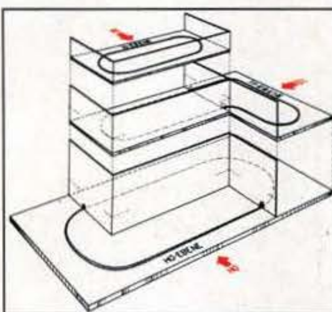
Das Aussehen der Weichen wird, wie bereits angedeutet, in entscheidendem Maße von der Herzstückgestaltung beeinflußt. Bis auf wenige Kleinserienprodukte zeigen sich hier die größten Mängel am gesamten Gleissystem, übrigens auch hier mit der Verringerung der Spurweite stark zu-

Z	N	TT	H0	0	1
0,67 mm	0,92 mm	1,23 mm	1,70 mm	3,40 mm	4,63 mm

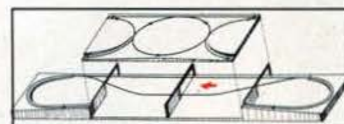
Modellabmessungen der Schienenhöhe der Reichsbahnschiene S 49



Im direkten Vergleich: Zwei einfache Weichen der Gleissysteme ROCO und LIMA (von oben nach unten). Die ROCO-Weiche ist vor dem theoretischen Weichenanfang zu lang, das Herzstück der LIMA-Weiche besteht leider aus Kunststoff.



Anlage »Bachmann«



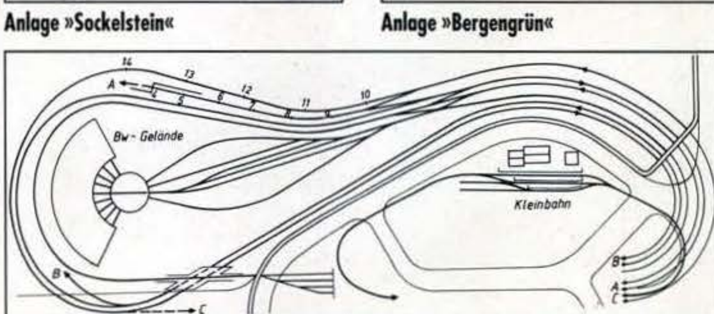
Anlage »Leutheuser«



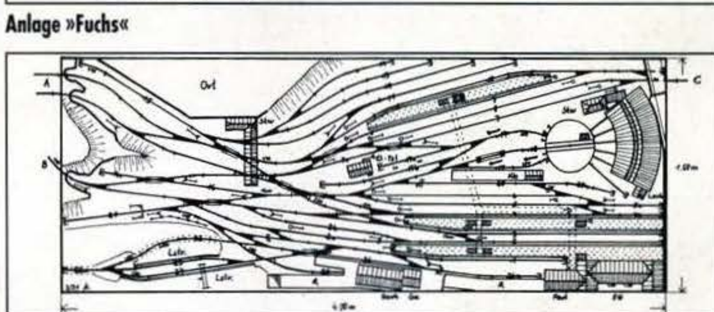
Anlage »Sockelstein«



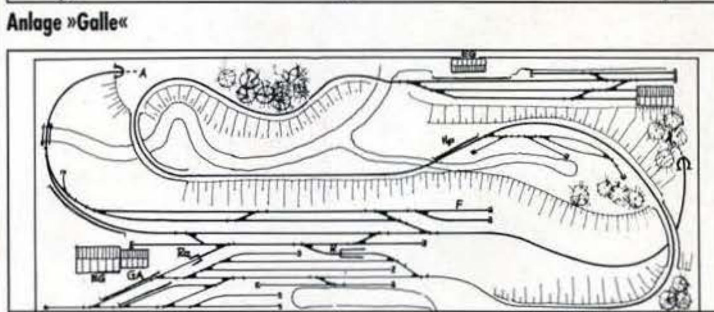
Anlage »Bergengrün«



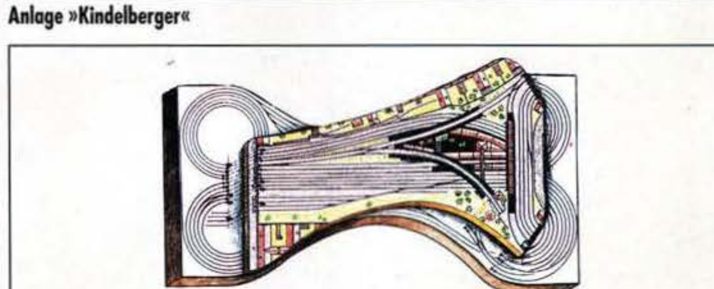
Anlage »Fuchs«



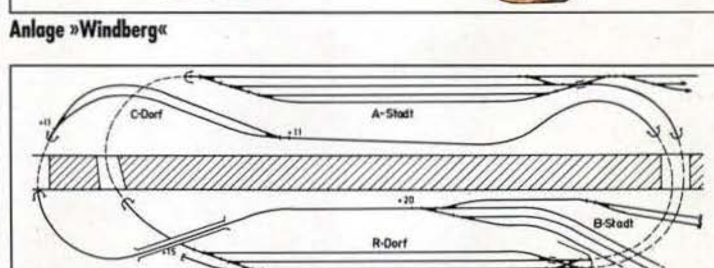
Anlage »Galle«



Anlage »Kindelberger«



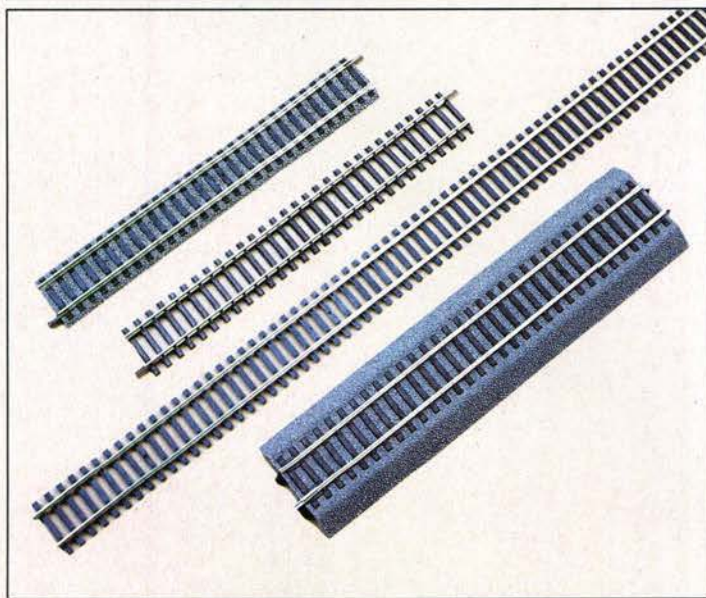
Anlage »Windberg«



Anlage »Graßmann«

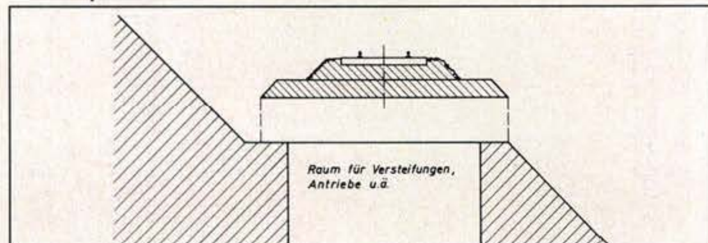
Hersteller	Gleissystem				Bemerkung
	H0		TT	N	
	St	M			
ARNOLD				X	
BEMO			X[1]	X	Schmalspurgleise $H0_m$ und $H0_e$
FLEISCHMANN	X	X			
KRÜGER			X		
LIMA	X	X			
MÄRKLIN	X	X			Dreischienen-Wechselstrom-System
PECO		X[2]			
PIKO	X	X			
PILZ		X	X		
ROCO		X			mit und ohne Bettungskörper
SCHUMACHER		X[3]	X[4]	XX[5]	Einzelschwellen und Flexgleis

St ≙ Standardgleis
M ≙ Modellgleis
[1] Modellgleis und Supergleis (1,8 mm Schienenhöhe)
[2] Code-70-Gleis (1,8 mm Schienenhöhe)
[3] Code 83 (2,1 mm Schienenhöhe); Code 70 (1,8 mm Schienenhöhe); Code 55 (1,4 mm Schienenhöhe)
[4] Code-70-Gleis für $H0_m$ (1,8 mm Schienenhöhe)
[5] Code-70-Gleis (1,8 mm Schienenhöhe) und Code-55-Gleis (1,4 mm Schienenhöhe) für $H0_e$
Achtung! Bei Verwendung von Code-83-Schienenprofil müssen an den Fahrzeugen von TRIX, MÄRKLIN, und FLEISCHMANN (alt) die Spurkränze abgedreht werden. Bei Code-70- und Code-55-Schienenprofilen sind Räder nach NMRA-Norm RP 25 zu verwenden.



Fotos: KLAWIAN

Nur eine kleine Auswahl der möglichen Gleissysteme bieten die hier abgebildeten vier Gleisstücke. Von oben nach unten sind zu sehen: FLEISCHMANN-, PILZ-, LIMA- und ROCO-LINE-Gleisjoche.



Schematischer Schnitt durch den Bahnkörper für sichtbare Streckenteile. Die Trennung vom Unterbau erlaubt die Gestaltung des Gleiskörpers unabhängig von der Anlage und ein späteres Auswechseln ohne größere Zerstörung.

nehmend. Diese Frage wird akut, wenn man Fahrzeuge mit unterschiedlich hohen Spurkränzen fahren lassen will. Dann besteht bei Rädern mit niedrigen Radsätzen die Gefahr des »Einsackens« am Herzstück. Der bei fast allen Herstellern übliche Spurkranzauflauf in der Herzstückrille erfüllt somit nicht seinen Zweck oder zumindest nur unvollkommen. Erschwerend kommt dazu, daß oftmals Herzstückteile aus Kunststoff und nichtleitend sind. Hier geht es neben angestrebten optischen Verbesserungen auch um die Laufkultur in Weichenstraßen. Jeder muß für sich selbst entscheiden, ob er die optischen und teilweise auch technischen Kompromisse annimmt oder versucht, durch Verfeinerung, Umbau und auch Selbstbau zu besseren Lösungen zu kommen.

Neben den mechanischen Problemen gibt es aber auch elektrische Probleme. Das beginnt bei der Oberflächengüte des Schienenprofils, geht über die Form des Schienenkopfes weiter und endet schließlich in der Stromführung des Herzstücks. Es ist wohl leicht begreiflich, daß sich an einem glatten Schienenprofil weniger Staub und Schmutz absetzen. Dieser positive Umstand wird weiter erhöht, wenn der Schienenkopf sehr schmal und an der Oberseite leicht gewölbt ist. Stromlose Herzstücke sollten der Vergangenheit angehören. Auch die Stromversorgung des Herzstücks durch die Weichenzungen ist heute nicht mehr zu akzeptieren. Neben diesen technischen Problemen interessiert den Modelleisenbahner zunehmend die Vorbildtreue im Detail. Weichenwinkel und Parallelgleisabstände, Zwischengeraden, Radlenker, Schwellenformen und -anordnungen erhalten zunehmend Beachtung. Ebenso findet die exakte Nachbildung der Zungenschienen, der Zungengleitstühle und der Stellvorrichtungen an Weichen immer mehr Freunde.

Vergleiche

Alle bekannten Gleissysteme sind als Gleisstücke und als Flexgleise in den Nenngrößen N bis I, einschließlich der Nebennenngrößen erhältlich.

Für viele sind auch passende Schaumstoffbettungen erhältlich. Beim ROCO-Line-Gleis ist die Bettung auf neue Weise integriert. Die Preise für einen Meter Gleis differieren sehr stark. Vor der Entscheidung sollte man deshalb eingehende Vergleiche anstellen und auch die Lieferfähigkeit der Firmen überprüfen. Für den anspruchsvollen Modellbau kann man auf Selbstbausätze mit einzelnen Schwellen, Kleineisen und Schienennägeln zurückgreifen. Die Kataloge und Gleisplanhefte der Hersteller erlauben einen guten Vergleich über die Breite und die technische Gestaltung des Sortiments. Bei den Weichen sind auch noch die Kosten der Antriebe zu kalkulieren. Letztlich ist zu prüfen, ob man gewillt ist, am Gleissystem und an den Weichen individuelle Lösungen zu verwirklichen.

Soweit ergänzend zu den Umfragen der Wahl-Karte. Doch neue Fragen stehen an.

Gleisbettungen

Nach der Auswahl des Gleissystems stellt sich die nächste Frage: Wie werden die Gleise verlegt, damit unsere Züge nicht nur entgleisungssicher, sondern auch schallgedämpft über die Anlage rollen? Zwei Dinge sind zu beachten: Die Trassenbretter, auf denen später die Gleise befestigt werden, müssen in der Längsrichtung unter dem Gleis so versteift werden, daß auch nach mehreren Transporten die Schienen keine Berg- und Talbahn bilden. Gleichzeitig sind geeignete Schallschutzmaterialien einzubauen. Besonders auf den verdeckten Streckenabschnitten sollten die Züge möglichst geräuschlos fahren. Für den Aufbau des Bahnkörpers soll folgendes Prinzip gewählt werden:

Das Trassenbett mit der Bettung und dem Gleis wird als lösbares Bauteil gefertigt. Es wird bis zum Rohbau auf der Anlage montiert und dann außerhalb der Platte fertiggestaltet. Diese Teile können bis 1,5 m lang sein. Gleiches gilt für Gleisanlagen größerer Bahnhöfe. Sichtbare Gleise im Bogen mit Radien über 800 mm sollten mit Überhöhungen eingebaut werden. Dazu fragen wir unsere Leser: Welche Materialien haben sich bei Ihnen bereits bewährt? Welche Erfahrungen liegen für die Kombination verschiedener Baustoffe vor? Welche Abmessungen sind für die notwendige Stabilität der Gleisanlage zu wählen? Und welche Methoden bevorzugen Sie für das Einschottern der Gleise? Besonders durch den Gleisbau entscheidet sich, ob der Zugverkehr betriebssicher durchgeführt werden kann und der Fahrbetrieb in allen Belangen befriedigt. Hier darf man weder Aufwand noch Mühe scheuen.

Peter Zander

Sammelkarte nicht vorhanden

Sammelkarte nicht vorhanden





Foto: Herman F. Schmidtendorf, Münster

ICE-Verkehr mit Störungen

Nachdem am 2. Juni 1991 der ICE-Verkehr aufgenommen wurde, blieben Störungen nicht aus. Das betraf in den ersten Tagen Schwierigkeiten mit den Toiletten, den Türen, den Antrieben und vor allem Verspätungen. Dennoch zeichnet sich bereits ab, daß die DB durch den ICE-Verkehr wieder mehr Reisende auf die Schiene zurückholt. Die 1.-Klasse-Plätze sind in nahezu jedem Zug zu 90 % ausgebucht, ähnliches betrifft die 2. Klasse. Bei der Lufthansa macht sich bereits jetzt der Einsatz der Hochgeschwindigkeitszüge bemerkbar. Es wurden im Juni gegenüber Mai auf der Relation München – Hamburg bereits wesentlich weniger Tickets verkauft.

Getan hat sich auch etwas im DB-Lufthansaverkehr zwischen Stuttgart und Frankfurt. Die 111 043 (siehe MEB 11/90, Fahrzeuglexikon) wurde hier zurückgezogen und durch die Schnellfahrlokomotive 103 101 ersetzt. Diese Maschine erhielt ebenfalls weißgelbe Lufthansafarbgebung. Die 111 049 wird nun die aktuelle DB-Farbgebung rot-weiß bekommen.

Auf dem Foto: ICE 692 NYMPHENBURG Richtung Hamburg auf der Neubaustrecke zwischen Fulda und Kassel am Warteküppel-Tunnel (Länge 835 m), 2. Juni 1991. *A. Petereit; Foto: B. Sprang, Berlin*

Neue Lok bei der NME

Berlin: Petrus hatte ein Einsehen und schloß für kurze Zeit die Himmelschleusen, als am 18. Juni 1991 die fabrikneue Lok vom Tieflader auf die Gleise der Neukölln–Mittenwalder Eisenbahn rollte. Die B-gekuppelte Krupp-MaK-Diesellok vom Typ G 321 B, Fabrik-Nr. 220 117, hat eine Leistung von 316 kW und eine Dienstmasset von 40 t. Mit der »ML 00608« verfügt die NME über fünf betriebsfähige Diesellokomotiven. Die »Neue« wird überwiegend im Rangierdienst auf den Gleisen des Bf. Teltowkanal zu sehen sein. *D. Lehmann, Berlin*



150 Jahre Ostbahn

Am 27. Juni 1851 wurde die Strecke Kreuz – Schneidemühl – Bromberg der ehemaligen Königlichen Ostbahn eröffnet. Das Jubiläum war Anlaß für eine Sonderfahrt mit der hauptuntersuchten Lokomotive 42 1504. Der 1944 von der Maschinenfabrik Esslingen gebaute Fünfkuppler wurde 1948 von den PKP mit einem neuen Kessel ausgerüstet. Als 43-127 gehörte die Lok bis zu Beginn der 80er Jahre zum Bestand der PKP und wurde anschließend im Bw Piła abgestellt. Erst kürzlich konnte die Lokomotive durch die Fa. Technische Geräte, polnisch-deutsche GmbH Interlok im ZNTK Piła, wieder zu neuem Leben erweckt werden. Dabei wurde die Maschine auf Reichsbahn-Originalzustand zurückgeführt und erhielt ein DR-Kesselattest. Die Lokomotive wird künftig in der Außenstelle Speyer des Auto + Technik Museum Sinsheim beheimatet werden.

Auf dem Foto: Probesonderzug auf der Ostbahn unweit vom Bahnhof Trcianka (Schönlake). *KBö*

Wiederaufbau Windbergbahn

Am 19. und 20. Mai 1991 fuhren erstmals seit 34 Jahren auf der legendären Windbergbahn wieder Personenzüge. Wie in alten Zeiten begannen die Fahrten in Dresden Hbf, mußten aber in Obergittersee enden. Damit ging für den als DMV-Arbeitsgemeinschaft 1980 gegründeten und jetzigen Sächsischen Museumseisenbahn Verein Windbergbahn e. V. ein langgehegter Wunsch in Erfüllung. Ebenfalls im Jahre 1980 wurde die Reststrecke der Windbergbahn zum Technischen Denkmal erklärt. Bekanntlich gibt es noch heute zwei eigens für diese Bahn gebaute Fahrzeuge (Lokomotive 98 001, Eigentum des Verkehrsmuseums Dresden, und ein Windberg-Aussichtswagen). Der Windberg-Aussichtswagen wird derzeit originalgetreu restauriert, wie auch zwei Reisezugwagen und die Bahnhofsgebäude von Obergittersee und Kleinnaundorf. Das bereits fertiggestellte Gebäude in Obergittersee beherbergt eine ständige Ausstellung über Geschichte und Gegenwart der Windbergbahn. Die Ausstellung ist von April bis Oktober sonntags (9 – 16 Uhr) geöffnet. Weitere Sonderfahrten finden noch in diesem Monat statt (siehe MEB 7/91, S. 5). Die Züge bestehen aus zwei vierachsigen Rekowagen und werden von einer Lokomotive der Baureihe 106 gezogen. Schriftliche Buchungen sind möglich.

Nächste Vorhaben sind die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Aussichtswagens und des Bahnhofsgebäudes in Kleinnaundorf. Außerdem bemühen sich die Eisenbahnfreunde um den Wiederaufbau des Streckenteils von Obergittersee nach Kleinnaundorf und denken an eine betriebsfähige Aufarbeitung der Dampflokomotive 98 001. Um dieses Vorhaben zu unterstützen, wurde das Spendenkonto »Wiederaufbau Windbergbahn« 348841101 (BLZ 85055142) bei der Stadtsparkasse Dresden eingerichtet. Auch neue Clubmitglieder sind willkommen (Kontaktadresse: Hermann-Michel-Str., PF 77-31, Dresden, O-8040). *GHo*



TM 33 wieder auf Straßenbahngleisen

Am 2. Oktober 1967 verkehrte auf der Linie 55 die letzte Straßenbahn im westlichen Teil von Berlin. Vom 1. Januar 1972 an fuhr auf dem durch die Fahrgäste kaum noch genutzten U-Bahn-Teilstück Nollendorfplatz – Bülowstraße – Gleisdreieck kein Zug mehr. Dies war eine Konsequenz aus der seit dem 13. August 1961 unterbrochenen U-Bahnlinie A (jetzt U 2) vom Gleisdreieck über Potsdamer Platz zum Thälmannplatz (heute U-Bahnhof Otto-Grotewohl-Straße).

1973 wurde der Hochbahnhof Nollendorfplatz zu einem »Flohmarkt« umgestaltet. Ausgediente Kleinprofilwagen der U-Bahn dienten als Verkaufsstände. 1978 entstand aus dem Hochbahnhof Bülowstraße zuerst die »U-Tropie«, dann der »Türkische Basar«.

Seit einigen Jahren verkehrte der Triebwagen 3344 vom Typ TM 33 als Touristenattraktion zwischen diesen Bahnhöfen auf der Hochbahn.

Am 15. April 1991 (und nicht, wie in MEB 3/91, S. 38, berichtet, am 28. Februar 1991) fuhr gegen 18.50 Uhr die Straßenbahn letztmalig vom Nollendorfplatz zur Kreuzung Bülow-/Zietenstraße. Tags darauf wurde die Fahrleitung abgebaut. Am Mittwoch gegen 9 Uhr war es dann soweit: Ein Spezialkran hob den Straßenbahn-Oldtimer von der Hochbahn auf einen Tieflader. Auf ihm wurde das Fahrzeug zum Straßenbahnhof Niederschönhausen gebracht. Hier stellte ein Kran den TM 33 sanft auf die Gleise. Ein Arbeitswagen schob das Fahrzeug in die den Linienfahrzeugen und historischen Straßenbahnen vorbehaltene Fahrzeughalle. Zwischen Nollendorfplatz und Gleisdreieck kann nun mit dem Wiederaufbau der U-Bahnstrecke begonnen werden.

Auf dem Foto: Der Mitteleinstiegwagen vor der Halle in Niederschönhausen.

Text und Foto. M. Mertins, Berlin

Einkaufszentrum mit Gleisanschluß

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist seit dem 30. Mai um eine Attraktion reicher: An diesem Tage wurde die Wiedereröffnung der historischen »Wandelhalle« im Hamburger Hauptbahnhof gefeiert. Die Düsseldorfer Wilma GmbH, die für das technische und wirtschaftliche Konzept dieser Passage verantwortlich ist, rechnet mit ca. 250 000 Passanten, die täglich durch die Wandelhalle laufen werden.

Auf einer Fläche von 7 681 m² entstanden auf zwei Ebenen 34 Geschäfte unterschiedlicher Branchen. Mittelpunkt wird der große Frischemarkt mit seinen Probierständen sein. In der wiederaufgebauten Nordfassade sind auf vier Geschossen weitere 1 800 m² Büro- und 1 100 m² Lagerfläche untergebracht. Zu den Mietern der Büroräume gehören die Kunstschule Alsterdamm, die Service Gesellschaft der Deutschen Bundesbahn sowie eine Gesellschaft für Unternehmensberatung

Pr/MEB

Künftig über Reitzenhain hinaus?

Seit dem 2. Juni 1991 gibt es auf der Nebenbahn (Chemnitz –) Flöha – Neuhausen/Marienberg einen fahrplanmäßigen Zweistundentakt, zum Teil wesentlich kürzere Fahrzeiten, zwei durchgehende Züge zwischen Chemnitz und Neuhausen sowie Anschlüsse an alle Fernzüge in Chemnitz Hbf. Dieser Fahrplan darf als der beste und attraktivste seit der Eröffnung des Zugbetriebes auf der Flöhatalbahn im Jahre 1875 bezeichnet werden. Der am 22. April 1991 gegründete PRO BAHN-Regionalverband Mittelerzgebirge setzt sich nunmehr u. a. für den Erhalt und den Ausbau dieser Bahn ein. Das Hauptziel besteht in der Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zwischen Chemnitz und Chomutov (ČSFR) über Reitzenhain. So könnte – und darüber sind sich die Reichsbahndirektion Dresden, die Landeskreisverwaltung und die Kommunen einig – die Flöhatalbahn zum Pilotprojekt für einen attraktiven Schienenpersonenverkehr der Fläche werden. Unbedingt erforderlich sei dafür ein Probebetrieb mit dem DB-Triebwagen der Baureihe 628.2. Er bringt neue Möglichkeiten für die Bahn in bezug auf Fahrzeit, Komfort und Anschlußverbindungen.

Kontaktadresse:
Ingolf Wappler, Blumenauer Str. 2, O–9330 Olbernau. *MEB/Pr.*

Brockenbahn wird instand gesetzt

Nachdem 1986 letztmalig ein Güterzug den derzeit höchst gelegenen Bahnhof der DR, Brocken, erreicht hatte, fuhr am 27. Mai 1991 erstmals wieder ein dampflokbespannter Zug auf den höchsten Gipfel des Harzes. Der mit Baumaterialien beladene Zug gelangte problemlos auf den Brocken. Zuvor wurde die Gleisanlage provisorisch ausgebessert. Am 14. Juni 1991 lehnte das Verwaltungsgericht Magdeburg den Antrag der Umweltschützer ab, die Reaktivierung der Brockenbahnstrecke zu unterbinden. Seit dem 17. Juni 1991 sind die Arbeiten in vollem Gange. Das Land Sachsen-Anhalt stellte dafür 19 Mill. DM zur Verfügung. Am 15. September soll der Personenverkehr wieder aufgenommen werden. *Rö*



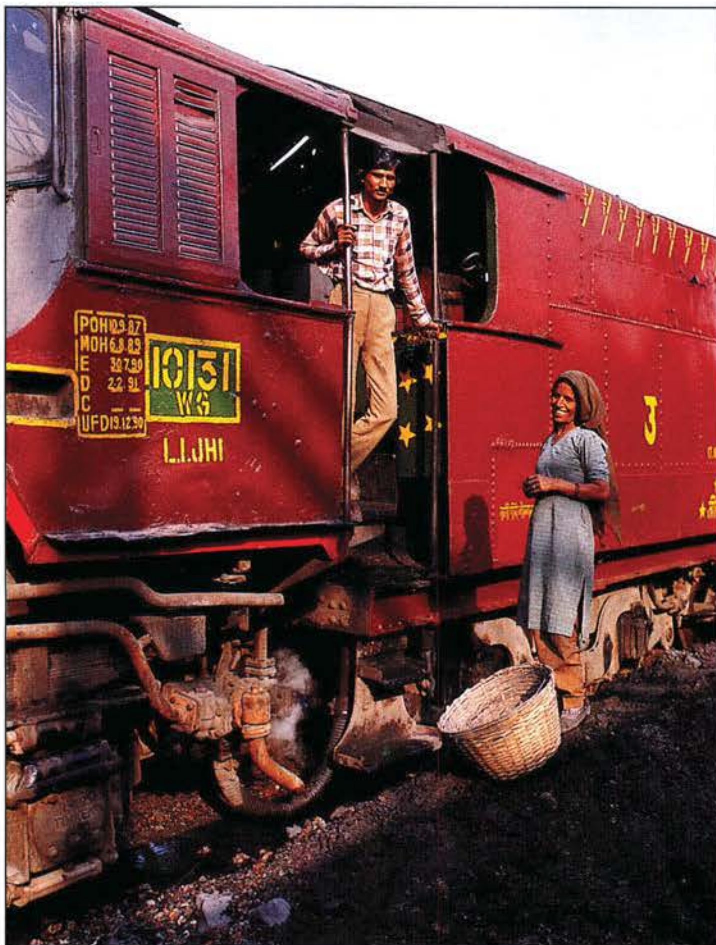
BR 364 in Stendal

Für Testversuche und zur Umschulung von DR-Lokpersonal wurde unlängst die DB-Rangierlokomotive 364 767 des Bw Braunschweig an das Bw Stendal ausgeliehen. Die Maschine ist mit einer automatischen Zugkupplung ausgerüstet. Das Foto entstand am 12. Mai 1991 im Bw Stendal.

Text und Foto: F. Heilmann, Cottbus

Schmalspurbetrieb zwischen Oschatz und Kemmlitz

Auch im Jahresfahrplan 1991/92 bleibt der Güterverkehr auf der ausschließlich mit Lokomotiven der früheren sächsischen Gattung IV K befahrenen Strecke erhalten. Folgende Züge verkehren montags bis sonnabends: Mügeln ab 5.54 Uhr (2 IV K-Loks) an Oschatz 6.47 Uhr, ab Mügeln 8.56, 12.00 und 14.50 Uhr, Ankünfte in Oschatz: 9.47, 12.51 und 15.42 Uhr; ab Oschatz 7.34, 10.33, 13.30 und 16.16 Uhr (2 IV K-Loks) an Mügeln 8.19, 11.18, 14.15 und 17.01 Uhr, ab Mügeln 6.32, 9.15, 12.16 und 15.20 Uhr an Kemmlitz 6.57, 9,40, 12.52 und 15.45 Uhr, ab Kemmlitz 8.00 Uhr, 10.40, 13.50, 16.37 Uhr an Mügeln 8.26, 11.06, 14.25 und 17.10 Uhr. Die Anschlüsse in Altmügeln und Chemie Mügeln werden bei Bedarf durch die Nahgüterzüge bedient. Übergabefahrten entfallen, ebenfalls das Zugteilen in Nebitzschen. Täglich sind drei Maschinen im Einsatz. Nach wie vor bekundet das Kemmlitzer Kaolinwerk Interesse an der Abfuhr des Rohstoffs mit der Schmalspurbahn. Bedingung sind gesicherte Absatzchancen. Ob die Betriebsführung unter diesen Umständen, die alle Eisenbahnfreunde erfreuen wird, weiterhin auf Dauer von der DR wahrgenommen wird, darf bezweifelt werden. *F. Heilmann, Cottbus*



Dampflokomotiven contra Golfkrieg

Der Golfkrieg hat in Indien zu Engpässen bei der Versorgung mit Dieselkraftstoff geführt. Indien ist maßgeblich auf Dieselimporte aus dem Irak angewiesen. Dies führt zu verstärktem Dampflokeinsatz und auch dazu, daß diesellokbespannte Züge ganz ausfallen. Außerdem sollen jetzt die Tarife im Personen- und Güterverkehr kräftig steigen. Damit will man die gestiegenen Mineralölpreise ausgleichen und das indische Eisenbahnnetz modernisieren. Bis Ende 1991 sollen noch 239 km elektrifiziert werden. Seit April können die Verbindungen Dehli – Madres und Bombay – Kalkutta durchgehend elektrisch befahren werden.

Auf dem Foto: Eine hauptuntersuchte Dampflok wartet im Bw Dehli-Junction am 3. Februar 1991 auf den neuen Einsatz.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Wieder Obus in Budweis

Am 2. Mai 1991 wurden in der tschechischen Stadt Budweis (České Budějovice) nach dreijähriger Bauzeit zwei Obusstrecken eröffnet. Schon von 1909 bis 1914 und von 1948 bis 1971 rollten durch Budweis Obusse. 1909 konnte eine 1,6 km lange Linie in Betrieb genommen werden. Die zwei Obusse lieferte Daimler-Stoll. Wegen Straßenschäden stellte man den Betrieb im Jahre 1914 ein. 1948 entstand in Budweis die erste »neue« Obusstrecke. 1965 fuhren auf vier Linien 43 Obusse der Typen Škoda 7 Tr, 8 Tr und 9 Tr. Ende der 60er Jahre kam es dann zur Reduzierung des Obusnetzes. Am 24. September 1971 fuhr der Obus letztmalig in Budweis.

In den 80er Jahren hat die Stadtverwaltung von Budweis ein neues Konzept zur Wiedereinführung des Obusbetriebes verabschiedet (MEB 3/91, S. 33). Am 2. Mai 1991 wurden nach 20jähriger Pause wieder zwei Obuslinien eröffnet. Sie haben eine Linienlänge von 11,5 km. Zum Einsatz gelangen ausschließlich Gelenkobusse des Typs Škoda 15 Tr. Die Stromversorgung wird durch zwei neue Gleichrichterwerke abgesichert. Die Betriebsspannung beträgt 750 V (früher 600 V). *Dipl.-Ing. A. Pokorny, Prag*



Weitere S-Bahnlinien in Köln

Zum Fahrplanwechsel wurden in Köln die S-Bahnlinien 6 von Köln-Hansaring nach Düsseldorf/ Essen sowie die S 12 von Köln-Nippes nach Siegburg-Au eröffnet. Da für diesen Betrieb noch S-Bahnwagen fehlen, verkehren auf der Linie 6 hauptsächlich die alten Citybahnwagen. Auf der Citybahnlinie Köln–Gummersbach sind die neuen Citybahnwagen nunmehr im aktuellen Nahverkehrsdesign anzutreffen.

Mit Einführung der neuen S-Bahnlinien in Köln kommen auch wieder die S-Bahntriebwagen der BR 420 nach Köln zurück, die dort bereits vor mehreren Jahren zum täglichen Bild gehörten.

Auf dem Foto:
Wieder in der alten Heimat: Triebzug der BR 420 (ex BD Stuttgart) beim Halt in Köln–Deutz am 2. Juni 1991.

Text und Foto: A. Petereit, Köln

ADLER-Modell auf 600-mm-Spur

Die Görlitzer Oldtimer-Parkeisenbahn beging am 1. Juni 1991 ihr 15jähriges Jubiläum.

Unter der Schirmherrschaft des damaligen Rates der Stadt und mit Hilfe zahlreicher Betriebe sowie anderer Einrichtungen entstand diese schöne Anlage im Park am Weinberg.

Zur Betreuung der Bahn sind 40 Schüler der 3. bis 10. Klasse unter Anleitung erfahrener Eisenbahner und Pädagogen in der Arbeitsgemeinschaft Parkeisenbahner tätig. In vier Gruppen eingeteilt, versehen sie einmal pro Woche ihren Dienst als Zugführer, Zugschaffner, Aufsicht, Streckenläufer, Fahrkartenkontrolleur, Fahrkartenverkäufer.

Seit April 1990 gibt es zur Freude der Gäste im Bahnbereich auch ein Café. Es befindet sich in einem Rekostraßenbahnbeiwagen. Auch hier bedienen Parkeisenbahner die Gäste.

Außerhalb der Fahrsaison von November bis März treffen sich die Parkeisenbahner einmal pro Woche, um sich Wissen für ihre Tätigkeiten im Sommer anzueignen.

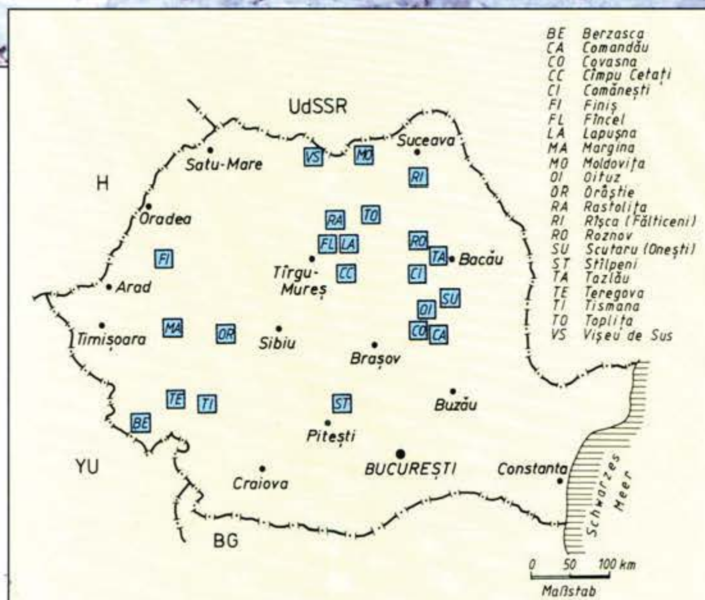
Nach den gesellschaftlichen Veränderungen und der Wiedervereinigung besteht das Ziel, die wunderschöne Anlage und die Arbeitsgemeinschaft zu erhalten. Obwohl dieses Vorhaben vom Magistrat der Stadt Görlitz unterstützt wird, fehlen finanzielle Mittel. Deshalb soll jetzt ein Förderverein gegründet werden. Dann hoffen die Parkeisenbahner auf viele fördernende Mitglieder aus Nah und Fern. Denn davon hängt letztendlich die weitere Existenz der einzigartigen Oldtimer-Parkeisenbahn ab.

Hier die Adresse: Görlitzer Parkeisenbahn, Christine Stephan, An der Landskronbrauerei, O–8900 Görlitz. *R. Ullmann, Görlitz*

Neubaudampf in Rumäniens Wäldern

Am 24. Februar 1989 zog die Lokomotive 764.410R einen Leerzug auf der Waldbahn von Scutarn. *Foto: R. Reichel*

Die rumänischen Waldbahnen sind vielen Eisenbahnfreunden als eines der letzten Refugien europäischen Plandampfes ein Begriff. Daß in Rumänien bis Ende der 80er Jahre noch oder wieder Dampflokomotiven hergestellt wurden, ist allerdings bisher wenig bekannt geworden.



Obwohl das ausschließlich 760-mm-spurige Streckennetz der CĂILE FERATE FORESTIERE (CFF) bis zum Anfang der 80er Jahre stetig reduziert wurde (1967: 3 000 km Streckenlänge, 1980 waren es nur noch 1 000 km), machte sich zu diesem Zeitpunkt ein akuter Lokomotivmangel bemerkbar. Die ausnahmslos veralteten Lokomotiven von Orenstein & Koppel, Krauss und aus Budapest, die einst die Hauptlast der Transportleistungen auf den Gleisen der CFF trugen, waren zum Großteil bereits ausgemustert. Gleiches traf zu für die rund 120 zwischen 1951 und 1958 gelieferten Dn2t-Standardlokomotiven aus der Lokfabrik Reșița. Nur noch 70 Maschinen aus dieser stückzahlstärksten Serie, die je bei den CFF lief, waren noch in Betrieb.



Lokomotive 764.498 begegnet am 3. März 1989 in Bartea einem bemerkenswerten SKL (siehe auch »me« 4/84). *Foto: R. Reichel*

Ausbesserungswerk für alle CFF-Lokomotiven ist die staatliche Traktorenfabrik im 32 km nördlich von der Kreisstadt Tirgu Mures gelegenen Städtchen Reghin. Das Hauptprodukt der IUPS Reghin, wie die Fabrik bezeichnet wird, sind Forsttraktoren. Da nun die Reparaturanfälligkeit der alten Lokomotiven immer mehr zunahm, entschloß man sich Anfang der 80er Jahre bei der IUPS Reghin, Lokomotiven nach den Plänen der bewährten Reșița-Type nachbauen zu lassen.

Weshalb ausgerechnet Dampf- und keine Diesellokomotiven beschafft wurden, mag unter folgenden Gesichtspunkten einleuchten: Trotz eigener Förderung mußte Rumänien Erdöl und Erdölprodukte importieren. Um Devisen zu sparen, hatte das damalige Regime aber eine äußerst restriktive Importpolitik verfolgt. Holz als »Treibstoff« für die

Dampflokomotiven der CFF steht dagegen »vor Ort« nahezu kostenfrei zur Verfügung. Und: Das Personal der Waldbahnen war mit Diesellokomotiven weder in Betrieb und Wartung noch in der Reparatur vertraut.
Begonnen wurde mit dem Bau der neuen Maschinen im Jahre 1982. Die zwölfte und bislang nach Kenntnis der Autoren letzte Maschine ist 1987 fertiggestellt worden (siehe Lieferliste).
Aus einem unbekannten Grund erhielt die erste Lokomotive der Serie eine vom Nummernschema der CFF abweichende Bezeichnung. Üblicherweise gibt die Nummer der Lokomotive Auskunft über die wichtigsten Baumerkmale: Die ersten beiden Ziffern beinhalten die Spurweite in cm. Die dritte Stelle steht für die Anzahl der Kuppelachsen. Die erste Stelle nach dem Bindestrich bezeichnet die Leistungsgruppen: 1 ≙ 10 bis 50 PS (rumänisch »CP«), 2 ≙ 51 bis 100 PS, 3 ≙ 101 bis 149 PS sowie 4 ≙ 150 PS und darüber. Bei den letzten beiden Ziffern handelt es sich um die Ordnungszahl. Da die Neubaulokomotiven Nachbauten der Reşiţa-Type sind, kann man sie kaum von diesen unterscheiden. Daher kennzeichnet ein nachgestelltes »R« die Reghin-Lokomotiven zusätzlich. Die Masse der Neubaumaschinen liegt mit 1 t

Lieferliste

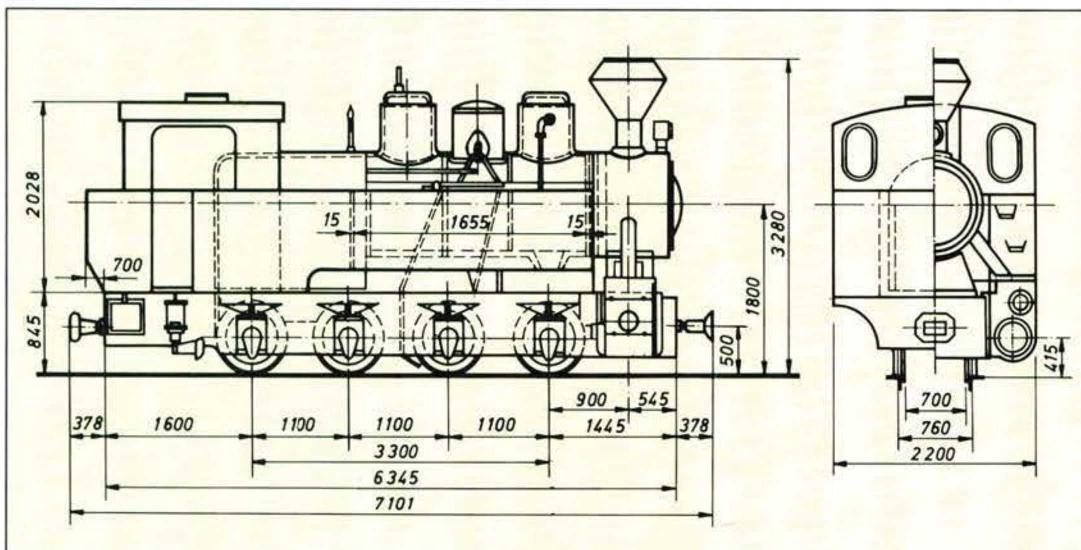
Lok-Nr.	Baujahr	Fabrik-Nr.	geliefert an / Bemerkungen
764-001	1982	001	CFF Comandău, stationiert in Covasna
764-402R	1983	587	CFF Finis
764-403R	1984	588	CFF Tismána
764-404R	1984	601	CFF Roznov
764-405R	1984	602	CFF Comandău
764-406R	1984	603	CFF bei APE MIN. Topliţa, eingesetzt
764-407	1985	604	CFF Margina, »R« hinter Lok-Nr. fehlt
764-408	1985	605	CFF Comăneşti, »R« hinter Lok-Nr. fehlt
764-409	1985	606	CFF Tismána, »R« hinter Lok-Nr. fehlt
764-410R	1986	618	CFF Scutaru
764-411R	1987	619	CFF Tazlău
764-412R	1987	620	CFF Berzasca



Auf der von Finis ausgehenden Waldbahn rollt ein Leerwagenzug mit der Lokomotive 764.402R im Mai 1989 ins Gebirge. Foto: R. Reichel

Lokomotive 764.001 bie Covasna vor einem Güterzug am 14. Juni 1985

Foto: G. Schilke



knapp über der der Vorgänger. Da von den Reghin-Lokomotiven keine Zeichnungen und Originaldaten vorliegen, seien hier jene der »Reşiţa« genannt:

Bauart	Dn2t
Dienstmasse	24,8 t
Raddurchmesser	750 mm
Zylinderdurchmesser	320 mm
Kolbenhub	360 mm
gesamte Heizfläche	41,7 m^2
Kesseldruck	14 bar
zul. v_{max}	30 km/h
Leistung	150 PS
kl. befahrb.	Radius 30 m
Achsen	Klien-Lindner
Bremse	Dampf



Die Zukunft der rumänischen Waldbahnen und damit auch die der Reghin-Lokomotiven sieht nicht gerade rosig aus. Seit dem Umsturz im Lande zu Weihnachten 1989 steht wieder mehr Dieselkraftstoff zur Verfügung. Das heißt aber nicht, daß jetzt verstärkt Diesellokomotiven beschafft werden. Das Managment in den Holz- und Forstunternehmen bevorzugt eindeutig den Lkw für die Abfuhr des Holzes aus den Wäldern.

Von den bis Ende der 80er Jahre betriebenen Waldbahnen wurde die erste, die in Teregova, im Herbst 1989 stillgelegt.

Weitere sollen noch 1991 folgen. Auf den meisten anderen Bahnen ist der Betrieb mehr und mehr eingeschränkt worden.

Wer mehr über Rumäniens Waldbahnen erfahren möchte, beschaffe sich das kürzlich erschienene Buch »Wälder und Dampf – 1000 km auf Rumäniens Waldbahnen«.

Nähere Angaben dazu im MEB 4/91 auf Seite 46.

Hans Hufnagel und Rudolf Reichel

Die erste Neubaulokomotive, die 764.001, entstand im Jahre 1982 und wurde der Waldbahn von Comandău übergeben. *Foto. G. Schilke*

Lokomotive auf der Straße?

Kleine Rangierlokomotiven sind auf Anschlußgleisen, Werkbahnen und Hafenbahnen auch heute unentbehrlich. Früher, zu Dampflokzeiten, waren es kleine B-Kuppler oder auch Dampfspeicherloks, die dort anfallende Rangierarbeiten versahen. Hinzu kamen je nach Zweckmäßigkeit Akkumulatoren- und Motorlokomotiven. Aber auch Schienen-Lkws gab es. Der nächste Schritt war das Zweiwegefahrzeug, ein Straßenfahrzeug, das außerdem auf Gleisen verkehren konnte. Der DAIMLER-BENZ UNIMOG (UNIversal-MOtorGerät) mit Gleisspurführungseinrichtung ist wohl das bekannteste Zweiwegefahrzeug. Es wurde sogar von der DR genutzt.

Nun aber zu einem speziellen Zweiwegefahrzeug, der MINILOK. Gebaut wurde sie von der allrad Rangiertechnik GmbH in Heiligenhaus bei Düsseldorf. Das etwas skuril wirkende Fahrzeug – eine Lokomotive auf Vollgummireifen – wurde von zwei Ingenieuren ent-



Foto: allrad-Rangiertechnik gmbh

MINILOK DH 140 kreuzt eine Strecke der Deutschen Bundesbahn – aber quer zum Gleis!



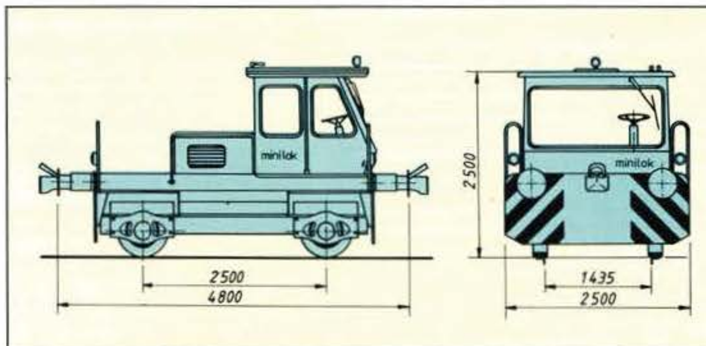
Nebeneinander: Köf III der DB (BR 332) und eine MINILOK DH 140. *Fotos: Ch. Fricke*



Auf der IVA 1988 in Hamburg präsentierte sich eine MINILOK neben einem ICE

wickelt und mit Erfolg auf den Markt gebracht. Dipl.-Ing. Holger Blochwitz und Dipl.-Ing. Gregor Endberg vereinigten die Vorteile einer Rangierlok mit denen eines Straßenfahrzeugs. Bereits über 40 MINILOKs wurden an Gleisanschlußnutzer verkauft.

Mit einer Zugkraft von 33 bis 188 kN bewährt sich das nicht nur schienengebundene Fahrzeug auch auf der Straße. Der Kunde kann bei Einsatz dieses Traktors auf den Bau teurer Gleisanlagen verzichten. Ein Lokschuppen ist nicht erforderlich. Die Lkw-Garage kann genutzt werden. Besondere Tankstellen am Gleis sind nicht nötig. Man kann ja selbst zu einer öffentlichen Tankstelle fahren! Die Mitarbeiter von MINOL, SHELL, DEA oder ESSO werden zwar schauen, aber es ginge, die MINILOK ist im Straßenverkehr zugelassen.



Entsprechend der Größe der MINILOKs weichen die Maße z.T. voneinander ab. Die DH 40, 60 und 90 haben jedoch gleiche Abmessungen. Kosten pro Fahrzeug: 200 000 DM

Auch zum Umsetzen an einen Zug oder eine Wagengruppe braucht man kein zweites Gleis! Dazu werden die Spurführungseinrichtung entriegelt und eingezogen (eingeklappt!), die Straßenlenkung aktiviert, und die MINILOK kann als allradgetriebener Traktor auf der Straße fahren.

Funkfernsteuerbar auf dem Gleis und weit preiswerter als eine vergleichbare konventinelle Dieselrangierlokomotive, gehören die Typen DH 30, DH 60, DH 100, DH 120, DH 140, DH 300 und DH 340 zum Produktionsprogramm. Die Fahrzeuge haben eine Eigenmasse von 6,4 bis 24,0 t. Die Motorleistung beträgt je nach Wunsch 80 PS/59 kW bis 459 PS/332 kW. Das Fahrzeug wird mit zwei, vier oder sechs Achsen angetrieben, und die Länge der MINILOKs variiert von 5050 mm bis 9440 mm. »Renner« sind die MINI-Lokomotiven nicht, 10 bis 20 km/h werden auf Schiene und Straße erreicht. Das reicht aber auch voll und ganz für die gedachten Aufgaben aus.

Die Dieselmotoren stammen von BMW, DEUTZ, DAIMLER-BENZ, VOLVO, PERKINS und MWM (MOTORENWERKE MANNHEIM). Es handelt sich um bewährte Serienprodukte aus dem Lkw-, Boots- oder Stationärbereich. Die Kraft wird hydrostatisch übertragen. Eine angeflanschte Regelpumpe fördert Drucköl bis 420 bar an die »Druckölmotoren«. Mit dieser Technik ist ein Fahren entlang der optimalen Leistungskennlinie möglich. Das LINDE BPV 100-»Getriebe« entstammt dem Gabelstaplerbau.

Die MINILOK bietet einfache, wartungsarme, gut zugängliche Technik und angenehme Arbeitsbedingungen für den Fahrer bzw. Lokrangierführer (Funkfernsteuerung). Der Bediener braucht eigentlich nur »Gas« zu geben (Fahren) oder »Gas« wegzunehmen (Bremsen). Die auf Wunsch einzubauende Druckluftbremse wird in diesen Prozeß einbezogen.

Die MINILOK gibt es für alle gängigen Spurweiten (900 bis 1676 mm). Die Zug- und Stoßvorrichtung besteht im Normalfall aus dem Zughaken für die Schraubenkupplung und den Puffern. Vielfach wird jedoch eine automatische Rangierkupplung eingebaut. Nutzer dieser Fahrzeuge sind u. a. die Ford-Werke in Köln, BMW in Steyer (Österreich), der Überseehafen Bremen und die Straßenbahn der Stadt Mannheim. Aber auch in Großbritannien und Zentralafrika laufen MINILOK.

Christian Fricke, Isernhagen

Josef Hons

Bergbahnen der Welt

Dieses Buch ist die erste deutschsprachige Arbeit, in der alle wichtigen Zahnrad-, Schwebeseil-, Großkabinenseilschwebe, Sesselseilschwebe- und Schleppseilbahnen vorgestellt werden. Erstmals erschien dieses Werk 1985 in tschechischer Sprache. Der Autor ist ein Kenner der Materie und hat mit außerordentlich großem Fleiß umfangreiche Quellen gesichtet, bearbeitet und Schlußfolgerungen gezogen.
Leicht verständlich werden nicht nur Parameter der Bahnen dargestellt, sondern ebenso die geschichtlichen Entwicklungsprozesse über den jeweiligen Verkehrsträger aufgezeigt. Der Informationsgehalt ist beachtlich und besonders zu würdigen. Die sorgfältig betriebene Übersetzung läßt eine solche nicht vermuten. Der populärwissenschaftlich gehaltene Text ist flüssig geschrieben und enthält zahlreiche Zusatzinformationen über viele Pioniere des Bahnbaus. Sachwörterverzeichnis und Tabellenwerke lassen dieses Buch nicht nur zu einem Lesebuch, sondern gleichzeitig zu einem Kompendium werden, das allen an diesen Themengebieten interessierten Eisenbahnfreunden weiterempfohlen werden muß.

transpress Verlagsgesellschaft mbH, Französische Straße 13/14, O-1086 Berlin, 208 Seiten, 259 Abb. (z.T. farbig), 16 Tab. und eine Beilage, DM 36,-

Endstation Oberrittersgrün

Endstation Oberrittersgrün hieß es von 1889 bis 1971 für die Züge der 9,4 Kilometer langen 750-mm-Schmalspurbahnstrecke von Grünstädtel nach Oberrittersgrün. Doch die Stillegung am 25. September 1971 bedeutete nicht den Schlußstrich der 82 Jahre Bahngeschichte im Pöhlwassertal. Durch Eigeninitiative gelang es den Rittersgrünern, ihren Endbahnhof als Denkmal der Verkehrsgeschichte zu erhalten. Seitdem entstand in Oberrittersgrün ein einmaliges Kleinbahnmuseum. Heute beherbergt das kommunale Museum eine große Sammlung sächsischer Schmalspurbahnen. Die Wende in der ehemaligen DDR ermöglichte dem Museum nun Anbaupläne. Aus der Schweiz trafen zwei leistungsfähige Diesellokomotiven der Heeresfeldbahnbauart HF 130 C in Rittersgrün ein, dazu sollen 300 m der alten Strecke wieder aufgebaut werden.
In dritter Auflage legte das Museum jetzt die Broschüre »Endstation Oberrittersgrün« vor. Auf 66 Seiten kann man darin alles über die Geschichte der Bahnlinie nachlesen. Ein spezielles Kapitel ist dabei dem Museum gewidmet. 76 Fotos und Illustrationen zeigen die Bahn in all ihren Betriebsphasen. Mit dem Erwerb der Broschüre unterstützt der Käufer die Erhaltung dieses Eisenbahnmuseums. Bestellen kann man dieses Büchlein durch Überweisung von DM 9,90 auf das Konto 5882-35-12 3202 bei der Kreissparkasse Schwarzenberg BLZ 870 558 82. Empfänger ist die Gemeinde Rittersgrün.

Peter Pfeiffer

Normalspurige Privatbahnen in der Schweiz

Es gibt wohl kein europäisches Land, in dem so viele Privatbahnen betrieben werden wie in der Schweiz. Meist bilden sie eine Betriebsgemeinschaft mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und gehören zu einem festen Bestandteil der Infrastruktur der schienenfreundlichen Schweiz. 27 Normalspurbahnen werden in Wort und Bild vorgestellt. Der gegebene Überblick ist zugleich eine Zusammenfassung lohnenswerter Touristikziele. Der Autor geht auf die Geschichte der Bahnen, den Fahrzeugpark und die Streckenführung ein. Wer das Schweizer Eisenbahnwesen kennenlernen will, sollte vorher dieses Buch lesen.

Orell Füssli + Parabel Verlag, Gaabstraße 6, PSF 4564, W-6200 Wiesbaden, 160 Seiten, zahlreiche Abb. meist in Farbe, Schutzumschlag, DM 68,-

Erwin Suter, Ruedi Wanner

Schmalspurige Privatbahnen in der Schweiz

Besondere Reize haben die schmalspurigen Privatbahnen in der Schweiz, wenngleich sie fast ausschließlich elektrisch betrieben werden. Erstmals wurden in diesem Buch alle Bahnen dieser Art zusammengefaßt. Brillante Fotos, gepaart mit einem jeweiligen Übersichtstext über die Geschichte der einzelnen Bahnen ließen ein Nachschlagewerk entstehen, das dem sachkundigen Eisenbahnfreund einen schnellen Überblick verschafft. 36 modernisierte Schmalspurbahnen werden noch heute in der Schweiz betrieben, und an eine Stillegung auch nur einer Bahn denkt niemand mehr.

Orell Füssli + Parabel Verlag, Gaalstraße 6, PSF 4564, W-6200 Wiesbaden, 160 Seiten, 150 Abb. in Farbe, Schutzumschlag, DM 78,-

Jahrbuch der Eisenbahngeschichte

Nr. 23/1991

Noch immer sind jene Eisenbahnfreunde gezählt, die die Aufarbeitung der Geschichte zu unterschiedlichen Spezialthemen – die Lokomotiven stehen hier übrigens an vorderster Front – nach wissenschaftlichen Prinzipien vollziehen.
Das Jahrbuch für Eisenbahngeschichte – es erschien kürzlich die 23. Ausgabe – wird von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. Karlsruhe herausgegeben. Diesmal enthält es Arbeiten über Friedrich List, den Speisewageneinsatz, die Rheinische Eisenbahn und die vierte Klasse, das Gemälde »Station auf der Eisenbahn« von Jakob Munk und die Anfänge der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, über die Großherzoglich Badische Staatsbahn sowie einen Nachtrag zum in Heft 22 (1990) erschienenen Hohenzollern-Lieferverzeichnis über die heute noch vorhandenen Lokomotiven. Alle Beiträge zeugen von einer hohen Sachkenntnis der Autoren. Die Abhandlungen sind verständlich geschrieben und logisch aufgebaut. Die reichlichen Quellenangaben laden die Leser ein, tiefer in die Materie einzusteigen. Daß nicht jeden Eisenbahnfreund alles interessiert, versteht sich von selbst. Doch dies läßt sich ob des breiten Profils dieser Jahrbuchreihe nicht vermeiden.

Verlag Uhle & Kleimann, Postfach 1543, W-4990 Lübbecke 1, 120 Seiten, 60 Fotos, zahlr. Zeichnungen, Pläne und Skizzen, DM 29,80

Wolfram Brozeit, Hans Müller, Günter Bölke

Baureihe 95

Der Lebenslauf der Bergkönigin

Zu den beiden bereits in den 80er Jahren bei transpress erschienenen Büchern über die Lokomotiven der Baureihen 01 und 44 gesellt sich nun ein drittes: das über die Baureihe 95, jene Lokomotive, die über drei Generationen vor allem im Thüringer Wald beheimatet war und in den letzten Jahren ihres Betriebseinsatzes zu einem Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde aus aller Welt wurden.
Alles was über die 95er wissenswert ist, schrieben die Autoren nieder. Technische Zusammenhänge sind ebenso dargestellt wie die durch diese Lokomotiven befahrenen Strecken, die Einsatzgebiete, umfangreiche Lokstatistiken, Vorläuferlokomotiven, Nachfolgebauarten und vieles mehr wurde berücksichtigt. Alle diese Fahrzeuge sind auf exakt gestalteten Zeichnungen erfaßt. Hinzu kommen meist hervorragende Fotografien, die den Einsatz der »Bergkönigin« auf eindrucksvolle Weise unvergeßlich machen. Auf dem Bücherbrett des Dampflokomotivfreundes wird dieses Buch eine wichtige Ergänzung der Handbibliothek darstellen und immer wieder dazu anregen, in diesem auch gestalterisch gelungenen Buch nachzuschlagen.

transpress Verlagsgesellschaft mbH, Französische Straße 13/14, O-1086, 208 Seiten, 259 Abb. (z.T. farbig), 16 Tab. und eine Beilage, DM 64,-

Sammelkarte nicht vorhanden

Sammelkarte nicht vorhanden

Modell Eisen Bahner

WER JETZT ABONNIERT, FÄHRT MIT ETWAS GLÜCK NACH AMSTERDAM!



DAMPFLOKTREFFEN DES NVBS AM 5./6. OKTOBER '91 IN AMSTERDAM:

● 20 Fahrzeuge der holländischen Museumsbahnen (sogar Dampfstraßenbahnen)! ● Die DB schickt ihre 23, 41, 64 und 65! ● Aus dem Bw Leipzig-Süd: die SAXONIA!



Modell Eisen Bahner

VERLOST UNTER ALLEN EINSENDERN 5 x 2 PLÄTZE!

Ihr Programm: ● 3. Oktober, ca. 6.00 Uhr: Abfahrt in Berlin im 8-Wagen-Sonderzug, bespannt mit der schnellsten betriebsfähigen Dampflok der Welt, der 18 201 der DR ● ca. 21.00 Uhr: Ankunft in Amsterdam, Übernachtung im Hotel (natürlich mit Frühstück) ● 4. Oktober: zur freien Verfügung, besichtigen Sie z. B. die weltberühmten Grachten von Amsterdam oder bummeln Sie durch die attraktive Altstadt! ● 5. Oktober: 2 Lokparaden im Amsterdamer Hafen und Besuch eines Bw ● 6. Oktober: dampfbespannte Rundfahrten mit Fotohalten ● ca. 12.00 Uhr: Rückfahrt nach Berlin (Ankunft ca. 6.00 Uhr am 7. Oktober)

DER MODELL EISENBAHNER IM ABONNEMENT BIETET JEDEN MONAT:

● Interessante Berichte über neue Systeme, Techniken und Anbieter ● Vorbild- und Modellvorstellungen aus Ost und West ● Besuche in den attraktivsten Verkehrsmuseen der ganzen Welt ● Vorstellungen interessanter Fahrzeuge, Bahnhöfe und Strecken der DB und der DR ● Das einzigartige FAHRZEUG-LEXIKON: Stellen Sie Ihr persönliches Archiv zusammen!



Bestellkarte am besten noch heute ausfüllen und abschicken! Und mit etwas Glück erleben Sie ein einmaliges Dampflok-Wochenende in Amsterdam! Einsendeschluß: 29. August 1991!

Modell Eisen Bahner Güterschuppen

Anzeigenschluß für die nächsterreichbare Ausgabe, Heft 9/91, ist am 12. August 1991

ACHTUNG: MÄRKLIN!

Augen auf beim Märklin-Verkauf! Gute Hände und beste Bezahlung sind das mindeste, was Ihr Spielzeug verdient hat! Biete Ihnen als seriöser, finanzkräftiger Liebhaber alter Blecheisenbahnen als einziger (bitte die anderen Inserate vergleichen!) 100% unverbindliche, kostenlose Begutachtung und Taxierung anhand neuester, bebilderter Auktionsergebniskataloge. Zahle speziell bei sehr guter Erhaltung über Höchstpreis! Suche insbesondere ausgefallene Einzelstücke (auch Zubehör und Autos) oder komplette Anlage. Verkaufsentscheidung selbstverständlich gern auch erst nach Taxierung möglich. Hoher Wert äußerst angenehm!

Thomas Koch · Schillerstraße 33 · W-6901 Wiesenbach

MODELLBAHN RITZER

Bucher Str. 109 · 8500 Nürnberg 90 · Tel. 0911 / 34 65 07

Waggon-Treff

Skizzenblätter „Deutsche Reisezugwagen" (Länderbahnen und Einheitswagen) aus dem Historischen Eisenbahn-Archiv. DIN-A4-Blatt DM 1,–. EXCLUSIV für Berlin und Umgebung nur im „Waggon-Treff"

Wolfgang Täschner

Rosenstr. 3 · 1170 Berlin · ☎ Ost 6565358

Das Modellbahnfachgeschäft im Südosten Berlins

Berliner Zeuke-TT-Bahnen

TT-Modellbahnversand Heinz Krümmling
W-1000 Berlin 65 · Müllerstr. 124 (in der Müllerhalle)
Limitiertes Sondermodell – bitte vorbestellen: Dampflokomotive BR 56 im Fotoanstrich!!!
Auflage 1000 Stück, durchnumeriert, mit Zertifikat!

02120 Dampflokomotive BR 01	nur 179,—
01530 Berlin-Set (Bierwagen, Mauerteilewagen)	nur 119,—
02511 Diesellok 221 DB, beige/ozeanblau	nur 83,—
01520 Zug von 1969 (Lok V100, Rekowagen)	nur 149,—
02611 Diesellok T334, rot, Industrielok SCHWARZA	75,—
02610 Diesellok T334, grün, CSD	nur 75,—
14440 Säuretopfwagen	17,90
14810 Verschlagwagen	17,90
14441 Neuer Säuretopfwagen, Epoche III	17,90
PILZ TT Vollprofilweichenpaar	nur 24,—
PILZ TT Flexgleis 664 mm	6,—
PILZ TT Modellprellbock mit Gleis	6,—
TT Drehscheibe mit elektronischer Steuerung	320,—
CSFR TT Bausätze (sofort lieferbar):	
1989 Personenwagen-Bausatz	13,80
1989 Kesselwagen-Bausatz (vierachsig)	13,80
1990 Packwagen-Bausatz	13,80
1991 NEU! Silowagen-Bausatz (vierachsig)	14,80

UNION TT SUPERMODELL, Diesellok V100 DB, rot, DM 268,– + 8,– DM Verpackung

PILZ TT MUSTERFLEX-GLEIS 330 mm . . nur 3,– (Briefmarken)

Weitere Informationen erhalten Sie gegen Rückporto
VERSANDAUFTRÄGE über 100,– DM portofrei, wir liefern so schnell wie möglich.

MODEL LOCO — Bausätze:

BR 36.0-4 (preuss. P 4.2)	DM 314,–
BR 98.75 (bayr. D VI)	DM 215,–
BR 98.70 (saechs. VIIT)	DM 215,–
BR 19.0 (saechs. XX HV)	DM 365,–
Preuss. G 2	**DM 480,–**
BR 18.0 (saechs. XVIII H) Super	DM 721,–
BR 18.0 (saechs. XVIII H) Standard	DM 577,–

Gesamtliste gegen Rückporto bei:
Ursel Röver, Königsberger Straße 2
3200 Hildesheim, Te. 05121/22522

Modellbahn-Service Jan Schildhauer
Fachhandel-Reparaturen · Versand-Info Preislisten
O-2200 Greifswald · Steinbeckerstraße 27

SCHOLZ MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 · W-7920 HEIDENHEIM
TELEFON (07321) 41644/21647

Immer aktuell in Spur H0:

Rivarossi BR 10 (10002) der DB	DM 395,—
Rivarossi BR 98 der DR (Meyer-Lok)	DM 248,50
ROCO Lufthansa-Airport der DB	DM 245,10
LILIPUT BR 01.10 Öl (011054) DB	DM 299,—

MARKSCHEFFEL & LENNARTZ

Spezialgeschäft für den Sammler hochwertiger Handarbeitsmodelle in N, H0, H0n3, H0m, H0e, S, Sn3, 0, 0e, 0n3, 0m, I, II, IIm, 3½", 5", 7½"

ständig ca. 1000 Handarbeitsmodelle am Lager:
Lemaco, Fulgurex, Metrop, Tenshodo, American Brass, M & L usw.

Esplanade 23 (Ecke Colonnaden) · 2000 Hamburg 36 · Tel. 040/343561

TT-Spezial-Versand Rittermann
Sonderangebot August '91

z. B.	02120	Dampflok BR 01	nur 169,– DM
	02610	T334 CSD	68,90 DM
	02611	T334 weinrot	68,90 DM
	14810	Verschlagwagen	16,90 DM
	14441	Säuretopfwagen Ep. 3	16,90 DM
	13640	Rekowagen, grün, 60er Jahre	23,90 DM
Pilz-TT		Flexgleis	nur 4,60 DM
		Weichenpaar 15' o. A.	22,20 DM
Pilz-H0		Flexgleis	nur 4,25 DM
		Weichenpaar 15' o. A.	22,95 DM
Exclusivmodell TT-Schneepflug			39,95 DM
Versandkostenanteil			3,95 DM

Weitere Informationen und unsere Gesamtpreisliste erhalten Sie kostenlos auf Anfrage.
MODELL-SHOP RITTERMANN · VERSAND
Postfach 702 · 0-4409 Raguhn

HAMO Märklin für 2 L Gleichstrom
Wir haben für Sie noch ein Riesen-Angebot vorrätig
Angebotsliste geg. Freiumschlag o. 1,- DM in Briefm.
OVERMANN MODELLBAHN
Gneisenaustraße 102 · 4100 Duisburg 1
Telefon 0203/359090, dienstags ab 13 Uhr geschlossen

FÜR SIE PRÄSENT

Zur Ausstellung »Spielwaren '91« vom 31.8.1991 bis 3.9.1991 in Leipzig präsentieren wir Ihnen die Neuheit: Teddy-Berlitz – der preisgünstige Englisch-Sprachkurs für Kinder ab vier Jahren – ein Buch mit den schönsten Teddybildern und einer Audio-Kassette – alles für nur DM 24,80

Dazu eine Auswahl an Sachbüchern für Hobby und Freizeit, insbesondere im Themenbereich »Eisenbahn«. Ihre Bestellung nehmen wir am Stand im Messehaus Petershof gern entgegen.
Besuchen Sie uns, es lohnt sich! Eine kleine Auswahl:

Wilhelm Reuter
Rekordlokomotiven
Die schnellsten Lokomotiven der Welt von 1848 bis 1950 mit ausführlichen Beschreibungen und Abbildungen sowie in 26 teils farbigen, doppelseitigen Seitenansichten.
320 S., 170 Abb., geb.
29,– Bestell-Nr. 10582

E. Preuß / R. Preuß
Sächsische Staatseisenbahnen
Das Eisenbahnwesen seit dem Königreich Sachsen über die sächsischen Staatseisenbahnen bis zum Eisenbahnbetrieb in der ehemaligen DDR.
290 Seiten, 289 Abb., 17 farbig, gebunden
39,– Bestell-Nr. 70700

Hagans/Lohr/Thielmann
Lokomotiven von Hagans
Die Erfurter Lokokomotivfabrik Hagans und ihre seit 1857 gebauten rund 1250 Lokomotiv-Typen detailliert mit allen Produktionsdaten.
ca. 136 Seiten, ca. 205 Abbildungen, gebunden
ca. 42,– B.-Nr. 70730

J. Michael Mehltretter
Dampflokomotiven — Die letzten in Deutschland
Der Autor läßt die große Zeit der DB-Dampflok-Ära bis 1977 für alle Fans noch einmal Revue passieren — ein begeisterndes Buch.
236 S., 170 Abb., geb.
69,– Bestell-Nr. 10310

Bitte senden Sie Ihre Bestellung an

Postfach 1235
O-1086 Berlin

tp MEDIEN SERVICE

Lieferbedingungen: Die gelieferten Bücher u.ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum.
Versandkostenanteil Inland DM 4,50; ab Bestellwert DM 80,– porto- und verpackungsfrei; europ. Ausland DM 6,50 (nur Nachnahme)

BESTELL-COUPON

Anzahl	Best.-Nr.	Kurztitel	Preis

MEB 8/91 — Alle Preise in DM

Außerdem bitte ich um regelmäßige Informationen über (bitte ankreuzen)

☐ Eisenbahn
☐ Maritim
☐ Luftfahrt
☐ Auto/Motorrad
☐ Waffen
☐ Abenteuer/Survival
☐ Zeitgeschichte

Name

Straße

PLZ/Ort

Unterschrift

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 4. September! Erhältlich im Bahnhofsbuchhandel, bei ausgewählten Zeitschriftenhändlern und bei diesen Modellbahn-Fachgeschäften:

O-1000 Berlin

Walter Vandamme
Modelleisenbahnen
Schönhauser Allee 120
O-1058 Berlin

Modelleisenbahnen Pankow
Berliner Straße 48
O-1100 Berlin

Modellbahn-Haberditzl
Greifswalder Straße 2
O-1055 Berlin

Waggon-Treff
Rosenstraße 3
O-1170 Berlin

Modellbahn-Maske
Wühlischstraße 58
O-1035 Berlin

Detlef Appel
Modelleisenbahnen und Zubehör
sowie An- und Verkauf
Hans-Otto-Straße 7
O-1055 Berlin

Modellbahnbox Karlshorst
Hermann-Dunker-Straße 104
O-1157 Berlin

K.-Dieter Radack
Modelleisenbahn/Bastlerbedarf
Fürstenberger Straße 67
O-1220 Eisenhüttenstadt

Modellbauer
Fellerstraße
O-1220 Eisenhüttenstadt

J. Bostedt & Dr. Fischer
Spielwarenfachhandel
Breite Straße 13
O-1280 Bernau

Kinderland
Frau Christel Wegener
Uchtenhagenstraße 1
O-1310 Bad Freienwalde

Spielwaren Erich Jähke
Ernst-Thälmann-Straße 34
O-1330 Schwedt

Spielwaren Renate Tornow
Karl-Liebknecht-Straße 46
O-1420 Velten

Spielwaren Ralf Schulze
Münchenstraße 29/30
O-1700 Jüterbog

Karl Freiberg
Spielwaren und Bastlerbedarf
Großstraße
O-1702 Treuenbritzen

Neumann-Elektronik
Baruther Straße 27
O-1710 Luckenwalde

Gerhard Kynast
Modelleisenbahn und Zubehör
Bäckerstraße 38
O-1800 Brandenburg/H.

Spielwaren Antje Mroß
Sandberger Straße 7
O-1820 Belzig

Jochen's Spielzeugland
Grünstraße 23–24
O-1920 Pritzwalk

O-2000 Neubrandenburg

Borrmann's Modelleisenbahntreff
Blutstraße 3
O-2850 Parchim

O-3000 Magdeburg

Modelleisenbahnen
Olvenstedter Straße 13
O-3080 Magdeburg

Multikauf
Braunschweiger Straße 4
O-3014 Magdeburg

Rundfunk-Bothe
Hornhäuser Straße 91
O-3230 Oschersleben

Fa. Liebisch
Modelleisenbahnen
Breite Straße 25
O-3500 Stendal

O-4000 Halle

Modelleisenbahncenter Thomas Minnich
Beesener Straße 2
O-4020 Halle

Hobby-Shop
Merseburger Straße 11
O-4240 Querfurt

Bendert am Markt
O-4300 Quedlinburg

D. Steinbrink
Modellbahn-Service
Stieg 16
O-4300 Quedlinburg

Rittermann H. E. Ing.
Eisenbahn, Flug-, Schiffs-Modellbau
Straße der Republik 26
O-4400 Bitterfeld

Peter Friedrich
Modelleisenbahnen
Liebknechtstraße 31
O-4405 Jeßnitz

Modellbahn Ehrhardt
Benditzstraße 2a
O-4850 Weißenfels

O-5000 Erfurt

Radio-Kästner
Modelleisenbahn
Lange Brücke 44
O-5020 Erfurt

Rein
Utenbacher Straße 41
O-5320 Apolda

In der City
Schwabhäuser Straße 38
O-5800 Gotha

Modellbahn Wolf
Karl-Liebknecht-Straße 2
O-5801 Remstädt

Peter Megges
Modellbahn-/Elektro-Service
Karolinenstraße 1
O-5900 Eisenach

O-6000 Suhl

Spielwaren Roos
Anton-Ulrich-Straße 12
O-6100 Meiningen

Spielwaren Manfred Schmidt
Obere Marktstraße 45
O-6110 Hildburghausen

Ilmenauer Modellbahnmarkt
Burggasse 26
O-6300 Ilmenau/Thüringen

Spiel- u. Schreibwaren H. E. Erler
Marienstraße 7/9
O-6600 Greiz

Alfred Strauß
Karl-Marx-Straße 33
O-6603 Elsterberg

Gunter Daßler
Modelleisenbahnen
Albert-Lindner-Straße 2
O-6820 Rudolstadt

O-7000 Leipzig

Modellbahnfachgeschäft
Altranstädter Straße 44
O-7031 Leipzig

Bernd Mißler
Spielwaren und Modellbahn
Martinstraße 3
O-7050 Leipzig

Peter Däweritz
Elektroinstallateurmeister
Rud.-Breitscheid-Straße 23a
O-7260 Oschatz

Carl Loebner
Bäckerstraße 2
O-7290 Torgau

Böcking & Sohn
Modelleisenbahnen
Spremberger Straße 26
O-7500 Cottbus

Horst Bergmann
Fachhandel Modellbau/-bahnen
Kirchplatz 1
O-7840 Senftenberg

Modellbahnen Herbert Läber
Kleine Ringstraße 9
O-7980 Finsterwalde

O-8000 Dresden

Modellbahn Hans Dieter Hertel
Konkordienstraße 38
O-8023 Dresden

Puppen-Langner
Bürgerstraße 40
O-8023 Dresden

Modellbau Peter
Reicker Straße 104
O-8036 Dresden

Modellbahnfachhandel
Am Gärtchen 9
O-8046 Dresden

Firma Schubert
Modelleisenbahnen
Hüblerstraße 17
O-8053 Dresden

R. u. W. Zeibig
Modelleisenbahnen
Ernst-Thälmann-Straße 11
O-8122 Radebeul

Liebscher
Vertragswerkstatt Modellbahn
Kohlenstraße 34
O-8210 Freital-Burgk

Hans Nitzschke
Fachhandel für neue und gebrauchte Modelleisenbahnen
Dorfstraße 25
O-8211 Kaufbach

Konsum-Genossenschaft Markt
Roßmarkt 2
O-8250 Meißen

Modellbahn-Shop Dietmar Claus
O-8251 Sora 22c

Konsumgenossenschaft Ostsachsen E. G.
Waldheimer Straße 12
O-8255 Nossen

Modellbahn Pofand
Alte Poststraße 7
O-8293 Königsbrück

Hobby-Boutique Werra Stelzner
Ernst-Thälmann-Straße 4
O-83012 Heidenau/Sachsen

Klein-Technik-Laden
Hauptstraße 44b
O-8505 Neukirch

Elektro-Quelle
Neusalzaer Straße 17
O-8600 Bautzen

Spielzeugland Inh. Marlies Reuß
Rittergasse 3
O-8700 Löbau

Christians Modellbahnboutique
Hauptstraße 40
O-8706 Neugersdorf

Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber
Johannisstraße 8
O-8800 Zittau

Spielwaren Zippel
Berliner Straße 21
O-8900 Görlitz

Modellbahn-Boutique
Löbauer Straße 11
O-8705 Ebersbach

O-9000 Chemnitz

C. A. Schiech
Modell Eisenbahner
Auerhammer Straße 1
O-9400 Aue

Modellbahn Junghans
Rud.-Breitscheid-Straße 17
O-9150 Stollberg/Erz.

Elektro-Ing. A. Schöne
Korngasse 7
O-9200 Freiberg/Sachsen

Spirituosenhandel Inh. K. Zimmer
August-Bebel-Straße 27
O-9200 Freiberg

Zeitungs-Shop Inh. Barbara Hähnel
Roter Weg 27
O-9200 Freiberg

Service-Center Inh. Rita Hruby
Bahnstraße 6
O-9230 Brand-Erbisdorf

Modellbahn „KOCH" Spielwaren
Winklerstraße 49
O-9262 Frankenberg/Sachsen

Modellbahnhof Steffen Rühle
Dresdner Straße 27
O-9292 Geringswalde

Jens Rüdiger
Modellbahnfachgeschäft
Am Fritz-Gröbe-Platz
O-9294 Penig/Sachsen

Commerce Markt Piko und Schallplatten
Marktstraße 6
O-9330 Olbernhau

Fr. Aug. Schreiber
Freiberger Straße 10
O-9340 Marienberg

Modellbahnen Firma Frank Wasner
Lange Straße 16
O-9360 Zschopau/Sachsen

Modellbahn-Oelmann
Greifensteinstraße 5
O-9377 Thum/Erz.

Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz
Forststraße 13
O-9412 Schneeberg-Neust.

Modellbahn-Hahn
Am Fuchsstein 3
O-9413 Schönheide/Erz.

Technik-Center
Zwinger 3
O-9610 Glauchau

Siegfried Findeisen
Modelleisenbahn · Modellautos
Marienstraße 13
O-9612 Meerane

Elektro Täumer
Werdauer Straße 26
O-9632 Neukirchen/Pl.

Josef Korner
Spielwaren und Modellbahnen
Lengenfelder Straße 1
O-9706 Rodewisch/V.

Modellbahn Spitzer
Albertistraße 16
O-9800 Reichenbach

W-1000 Berlin

Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 10

Lokschuppen
Deitmerstraße 12
W-1000 Berlin 41

Peter Brause
Modelleisenbahnen
Drontheimer Straße 1
W-1000 Berlin 65

Modellbahn Pietsch
Prühstraße 34
W-1000 Berlin 42

Modellbahn
Dominikusstraße 25
W-1000 Berlin 62

Modellbahnen in Zehlendorf
Berliner Straße 37
W-1000 Berlin 37

Modellbahnen Turlberg
Rankestraße 24
W-1000 Berlin 30

Schiffs- und Modellbahn-Studio
Joachim-Friedrich-Straße 26
W-1000 Berlin 31

W-2000 Hamburg

Modellbahnhof Oststeinbek
Im Hegen 4
W-2000 Oststeinbek

Modellbahnshop Beurich
Heußweg 70
W-2000 Hamburg 20

Modellbahn-Wilhelmy
Fischmarkt 11
W-2160 Stade

Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. KG
Gröpelinger Heerstraße 165
W-2800 Bremen 21

Auto- und Bahn-Modellspielwaren
Kapitän-Dallmann-Straße 2
W-2820 Bremen 71

W-3000 Hannover

Schmalspur und Feldbahn GmbH
Nieschlagstraße 1B
W-3000 Hannover 91

Firma Hottenrott
Bäckerstraße 104
W-3380 Goslar

W-4000 Düsseldorf

Modellbahn Breuer
Alter Markt 14–15
W-4000 Düsseldorf 12

Der Lokschuppen
Modellbahnen-Autoshop
Märkische Straße 227
W-4600 Dortmund 1

Würz Modellbahnvertrieb
Thusnelda Straße 19
W-4600 Dortmund 1

Modellbahnen und Autos
Hauptstraße 28
W-4815 Schloß Holte-Stukenbrock

W-5000 Köln

Peter W. Feldhaus GmbH & Co.
Spiel Aktuell
Schildergasse 46–48
W-5000 Köln 1

W-6000 Frankfurt

Hobby Haas
Braubachstraße 36
W-6000 Frankfurt 1

Modellbahn-Depot Jung
Odenwaldstraße 23
W-6090 Rüsselsheim

Modellbahn
Spiel- und Hobby-Treff
Dalbergstraße – Ecke Albanusstraße 80
W-6230 Frankfurt 80

KS-Modellbahnen
Binger Straße 6
W-6531 Waldlaubertsheim

Klaus Schumann
Modellbahnen
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Straße
W-6904 Eppelheim

W-7000 Stuttgart

Modelleisenbahn-Center
Christophstraße 2/Ecke Tübinger Straße
W-7000 Stuttgart 1

Wagner
Modellbahntechnik
Schmiedeweg 6
W-7071 Durlangen

Hans W. Bender
Fachgeschäft für Modellbahnen
Heilbronner Straße 1
W-7102 Weinsberg

Modellbahn Seyfried
Durlacher Straße 12
W-7530 Pforzheim

W-8000 München

Der Bahnladen
Schleißheimer Straße 80
W-8000 München 40

Modellbahn- und Autoladen
Kapuzinerstraße 23
W-8600 Bamberg

Wollen Sie den MODELL EISENBAHNER auch jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Christel Knöll, Telefon 0711/2043-506, oder Frau Helga Olboeter, Telefon Ostberlin 2251-2004. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächsten Anzeige auf.

zu: Des Kaisers Wagen

Sehr geehrter Herr Borchert,
mit Ihren Zeilen haben Sie bestimmt einen Nerv der Freunde der Eisenbahn und vor allem der »Historiker« unter ihnen getroffen. Es spricht für den Mut des MODELL EISENBAHNER, daß er solche Themen aufgreift und damit auf Lösungen auch schwieriger Probleme drängt.
Deshalb möchten wir einige Gedanken zur gemeinsamen Beratung unterbreiten:
1. Der MODELL EISENBAHNER löst eine Aktion »Kaiser-Wagen« aus und stellt sich mit seinem Chefredakteur an die Spitze eines zu bildenden Beirates »Kaiser-Wagen«.
2. Der Beirat wird dem Museum für Verkehr und Technik als Interessenkreis angeboten, um die Arbeit zu koordinieren.
3. Der Modelleisenbahn-Club »Weinbergsweg« erarbeitet einen Aufruf zur Unterstützung der Finanzierung für Deutschland und Interessenten in anderen Ländern und wendet sich mit Hilfe des MODELL EISENBAHNERS an die Öffentlichkeit.
4. Mit der Firma Sachsenmodelle oder auch Zeuke wird vereinbart, daß ein H0-Wagen in zwar limitierter, aber doch großer Auflage vom Kaiser-Wagen angefertigt wird. Der Verkaufspreis-Zuschlag geht auf das Kaiser-Wagen-Konto des »MEB«
5. Mit Herrn Bohrer ist die Anfertigung eines Video-Filmes zu vereinbaren, der nach dem gleichen Finanzierungsgrundsatz innerhalb Deutschlands und an Interessenten im Ausland vertrieben wird. Der Zuschlag geht wieder auf das Konto des »MEB«.
6. Mit einem Verlag wird ein Ausschneidebogen der Kaiser-Wagen angefertigt, der wiederum nach den Finanzprinzipien mit Zuschlag vertrieben wird.
7. Der Modelleisenbahn-Club »Weinbergsweg« übernimmt die Anfertigung von zwei postalischen Ganzsachen mit den Kaiser-Wagen und vertreibt sie gegen Zuschlag. Abführung wieder auf bekanntes Konto.
8. Der »MEB« bietet seinen Lesern die Möglichkeit der Spende auf angeführtes Kaiser-Konto mit einem vorher bestimmten finanziellen Ziel.
9. Es könnten Postkarten vom Kaiser-Wagen angefertigt werden. Bei 5.000 Stück a 1.-DM/VP werden rd. 1.000.-DM Gewinn erzielt.
10. Schaffung eines zentralen Vertriebsbüro für die »Aktion Kaiser-Wagen«.
Wir bieten unser Haus (Telefon vorhanden) sowie die Übernahme des nationalen und internationalen Vertriebes an.

Karin und Hans Ellwanger, Berlin

Sehr geehrte Redaktion,
Auf Seite 25 beschreiben Sie den Weg des Wagens durch die Verstecke. Dabei kam mir in Erinnerung, daß schon vor Jahren in einem Buch über den Coswiger Standort veröffentlicht wurde, was mir die Spurensuche über den Bundespräsidenten bis Rußland hin verwunderlich erscheinen läßt. Es handelt sich dabei um Stöckl, Molle, Wolters: „Vom Adler zum IC - Eisenbahnen in Deutschland«, PRISMA Verlag Gütersloh 1977. Es heißt auf Seite 150: »Von all dem ›Glanz und Gloria‹ der kaiserlichen Zeit haben vier Wagen beide Weltkriege überlebt. 1. Salonwagen Nr. 1 des Kaisers: Nach jahrelanger Unterbringung auf einem Ehrenplatz des Berliner Verkehrs- und Baumuseums im Jahre 1944 evakuiert, benützte ihn nach entsprechender Adaptierung der russische Marschall Sokolowski im Jahre 1945 als Dienstwagen, gab ihn dann 1950 der Deutschen Reichsbahn zurück; seit 1953 ist er, mit einem Schutzanstrich versehen, in einem Depot in Coswig bei Dresden untergebracht, wo er der Aufstellung im Dresdner Verkehrsmuseum harrt, vorerst freilich der für seine Restaurierung nötigen Gelder.« Dieses Zitat zeigt doch, daß relativ feststand, daß der Wagen noch im Lande ist. Es zeigt sich aber auch deutlich, wie verhärtet auf diesem Gebiet die Fronten zwischen Ost und West waren. Mit der anderen Seite redete man eben nicht.

Horst-Dieter Dörfel, Berlin

Sehr geehrter Herr Borchert,
habe ich Ihren Leitartikel im Heft 10/90 des MODELL EISENBAHNER betreffs Empfehlungen zum Verkehrsmuseum Dresden noch einigermaßen gelassen hingenommen, hat mir Heft 5/91 restlos die Sprache verschlagen. Ich kann nicht erwarten, daß Sie nur für die Auffassungen unseres Hauses Partei ergreifen. Daß Sie aber Ihre journalistischen Freiheiten tendenziös ausspielen, muß man Ihnen leider übelnehmen. Das beginnt schon mit der Behauptung, daß der Kaiserwagen als verschollen galt. Lesen Sie dazu z.B. in Stöckls »Vom Adler zum Intercity« nach, da wird der Wagen öffentlich - zwar nicht mit einem korrekten Standort (Abriß durch die Elektrifizierung) - aber als existent nachgewiesen. Die Fachleute wußten alle, daß der Wagen noch vorhanden ist. Im übrigen ist der Salonwagen im Rahmen der S-Bahn-Verhandlungen nicht Gegenstand der Diskussion gewesen.
Dem Museum für Verkehr und Technik sind nie Teile der Sammlung des ehemaligen Verkehr- und Baumuseum »zugefallen«, sondern das Museum erhielt, genau wie das VMD »Leihgaben« der Rbd Berlin. Der heutige Rechtsstand müßte m. E. neu definiert werden. Auf jeden Fall ist das MVT kein Rechtsnachfolger des Verkehrs- und Baumuseums. Daß unsere damalige Leitung ein Geheimnis aus dem Besitz des Wagens machte, haben Sie zwar alleinig Herrn Arndt als Postivum (s. Artikel »Der Kaiser Wagen«, ME 5/91, S. 25, 3. Spalte unten) angeschrieben, der Leitung jedoch als Minus verbucht.
Wo wäre denn der Wagen heute, Herr Borchert? Sie wissen doch selbst am besten, was aus wertvollen Technikexponaten damals wurde. In diesem Zusammenhang darf ich mir wirklich die Frage erlauben, in welchem Niemandsland Sie bis zur »Wende« überhaupt gelebt haben, da Sie so tun, als ob Sie alles nur richtig finden, was die Westberliner Kollegen (die ich übrigens alle sehr achte) zum Ausdruck bringen.
Als Ostberliner und nicht unbedeutender ehemaliger Verlagsmitarbeiter von transpress wissen Sie doch zu genau, wie im alten politischen System Westberlin gehandhabt wurde. Etwas Schlimmeres und Gefährlicheres gab es doch kaum. Daran haben Sie sich doch bestimmt auch vor dem November 1989 halten müssen? Oder?
Daß das Verkehrsmuseum den vom MVT angebotenen quasi Verzichtsvertrag auf den Kaiserwagen nicht unterschrieb, ist doch die normalste Sache der Welt. Was gibt es daran herumzuwundern? Kennen Sie diesen Vertrag, über den Sie so sicher urteilen, überhaupt?
Im übrigen haben Sie von den Einzelheiten , auch von vielen mit Prof. Gottmann sachlich geführten Gesprächen zum Wagen keine Ahnung. Wir sind uns jedenfalls mehrfach darüber einig geworden, daß der Kaiserwagen keine Belastung der Zusammenarbeit zwischen VMD und dem MVT darstellen darf.
In einem haben Sie Recht. Das Geld für die Restaurierung des Wagens ist noch nicht sichergestellt.
Der Wagen ist nach wie vor im Inventarbestand des VMD und trotz Ihrer Empfehlung kann über den Kopf des Eigentümers nicht verhandelt werden!
Bis jetzt haben wir unsere Bemühungen auf Sponsoren noch nicht aufgegeben. Solange eine Chance auf eine Restaurierung besteht, wäre es töricht, den Wagen durch Umsetzung in die Öffentlichkeit erneut zu gefährden, da lassen wir uns auch von Ihnen nicht hineinreden.

Dipl.-Ing. Steinicke, Stellv. Direktor
Verkehrsmuseum Dresden

Zu: Das Rätsel von Höhnebach

Die im Heft 6 auf S. 44 gemachte Festellung kann ich bestätigen. Und zwar kam besagte Lokomotive, es war die SNCF CC 40108, am 30. März 1973 samt beschriebenen Meßwagen auch durch Cottbus. Der Zug kam aus Richtung Eilenburg/Falkenberg (Elster) und setzte seine Fahrt in Richtung Frankfurt (Oder) fort. Der Lokwechsel in Cottbus fand auf dem Nachbargleis zum heutigen Bahnsteig 12 statt. Noch ein Wort zum Meßwagen. Dieses Fahrzeug hatte einen hellbraunen Farbanstrich. Äußerlich ähnelte er sehr stark den ab 1921 beschafften DRG-Sitzwagen (siehe S.96 des Reisezugwagen-Archiv von transpress, 1973), nur daß er eine hellbraune Farbgebung hatte. Seinerzeit erzählte mir der Begleiter der CC 40108, daß die Lokomotive nach Polen zur Posener Messe fahren sollte, um dort ausgestellt zu werden.

H. Dörschel, Cottbus

Die Lösung dafür haben Sie im Heft 10/73, Seite 310 veröffentlicht. Aber selbst mal im Archiv nachsehen, ist mit Arbeit verbunden. Mit Arbeit verbunden ist auch eine Unterschrift, deshalb wird sie weggelassen, wie im Heft 6/91, S. 3. Der Leser kann ja raten, wer der freundliche Herr ist. (MEB verweist auf S. 3 dieser Ausgabe!)

R. Goldbach, Leipzig

Modell-Drehscheibe

In eigener Sache

Höhepunkte des modelleisenbahnerischen Schaffens ist für viele die selbstgebaute Anlage. Ob in Schreibtisch- oder Zimmergröße, ob auf unverrückbarer Plattenebene oder als leicht transportierbares Modul: am Ende ist jeder stolz, seine Lokomotiven und Wagen auf eigenen Schienen fahren zu lassen.
Wir suchen möglicherweise gerade Ihre Anlage! Wenn Sie mit Ihrer Modellbahnanlage, egal welche Nenngröße und welche Epoche, zufrieden sind, lassen Sie es uns wissen. Wir fotografieren sie und stellen Ihre Anlage gern in unserer Zeitschrift vor. **MEB**

FLEISCHMANN

Von ARAL bis VTG

Kesselwagen üben auf viele Eisenbahnliebhaber einen besonderen Reiz aus, und selten kann sich der Modelleisenbahner der Atmosphäre eines Ganzzuges aus rasselnden Kesselwagen entziehen. FLEISCHMANN bietet vielfältige Möglichkeiten mit zwei- (Bild) und vierachsigen Kesselwagen in ausgezeichneter H0-Qualität. Die Vielfalt reicht vom Wagen mit offener Bremserbühne über solche mit Bremserhaus bis zu »normalen« Kesselwagen. Alle Wagen können mit Speichen- oder Scheibenrädern ausgerüstet werden und besitzen Kurzkupplungskinematik mit der PROFI-Kurzkupplung im NEM-Schacht. Die unverbindliche Preisempfehlungen für die Zweiachser betragen DM 17,80 und für die Vierachser DM 28,80. **MEB**



SYMOBA

Kurzkupplungen zum Nachrüsten

Kurzgekuppelte Modelleisenbahn-Fahrzeuge sind »in«! Dabei ist kurz kuppeln keine Kunst. Diese besteht vielmehr im einwandfreien Durchlauf von engen Bögen und Gegenbögen durch die kurzgekuppelten Fahrzeuge, wozu es einer Kinematik bedarf. Eine sehr funktionssichere und wirkungsvolle Kupplungskinematik wird von der Firma SYMOBA KG in Gelsenkirchen hergestellt. Durch die Kulissenführung wird erreicht, daß der Wagenabstand bei Geradeausfahrt extrem eng ist (Bild) und sich bei Kurvenfahrt je nach Krümmung stetig vergrößert. Die Kulisse wird einbaufertig geliefert und ist mit NEM-Aufnahmeschacht versehen. In diesen können für feste Wagengarnituren starre Kupplungen eingerastet werden (kleines Bild), die ein vorbildliches Kupplungsbild bieten.
Die Bremsschlauchimitattionen sind Drähte, mit denen Zugbeleuchtungen o. a. im Wagentrain verkabelt werden können. Der Preis für die Kulisse beträgt DM 7,80 pro Paar und für die feste Kupplung DM 3,50 pro Paar. **MEB**



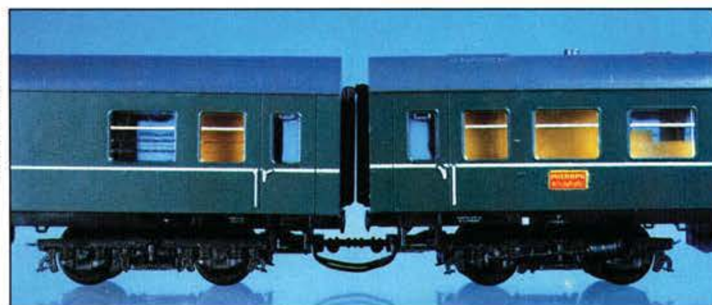


Foto: KLAWIAN

Modellbau Schneider/Wachs

Eisenbahnerfiguren aus der Mark

Zwei gestandene Modellbauer und Historiker haben gemeinsam die Gunst dieser Tage zu nutzen gewußt und bieten Modellbau aus dem Land Brandenburg: Udo Schneider aus Schulzendorf und Reiner Wachs aus Teltow. Neben Kfz- und Architekturmodellen liegen nun die ersten Eisenbahner-Zinnfiguren für die Nenngröße II vor (Bild). Nach authentischen Vorlagen aus der Zeit der DRG um 1927/28 gestaltet, zeigen die räumlichen Zinnfiguren die künstlerische Hand des Formenherstellers.
Solch seltene Stücke haben natürlich ihren Preis: Rund DM 50,– wird für eine Figur als unverbindliche Preisempfehlung angegeben, wobei Preisnachlässe bei »geschlossenen Gesellschaften« angeboten werden. **MEB**



Foto: KLAWIAN

POLA

Baustoffhandlung, nicht nur für Bayern

Als sinnvolle Ergänzung des BayWa-Lagerhauses und des Siloturms erscheint nun die BayWa-Baustoffhandlung in der Nenngröße H0. Dieser mit vielen Baustoffen ausgerüstete Modellbausatz ist nicht nur als Zugabe zu dem BayWa-Ensemble geeignet; mit dem im Bausatz enthaltenen Materialien kann auch unter anderer Flagge echte Baustofflager-Atmosphäre verbreitet werden. Die unverbindliche Preisempfehlung für den Bausatz beträgt DM 45,80. **MEB**



UNION TT

Radsätze von Union-TT

Bei der Neuheitenvorstellung von Dipl.-Ing. Harry G. Schubert anläßlich der Kölner Ausstellung 1990 völlig im Schatten des Spitzenexponats V 100 in TT stehend, sind die Tauschradsätze und Puffer in TT nun lieferbar. Die Puffer sind maßstäbliche Nachbildungen von DB-Hülsenpuffern in Messing, brüniert. Die Pufferteller sind vorbildgerecht gewölbt oder flach. Die Radsätze werden in drei Varianten geliefert: Als Austauschradsatz für ROKAL-Fahrzeuge, einseitig isoliert, als Austauschradsatz für ROKAL-Fahrzeuge, zweiseitig isoliert und als Austauschradsatz für die ZEUKE-TT-Bahn. Die Radscheiben (Ø 7,9 mm) sind aus Neusilber und brüniert, die Achsen sind aus Silberstahl mit Zapfen- oder Spitzenlagerung. Die Preise betragen für die Radsätze DM 16,– bis 17,– pro 10er-Pack und für die Puffer DM 9,– für ein 10er-Pack, wobei die Puffer paarweise zu zählen sind. ***MEB***



Foto: KLAWIAN

Wiener Modellbau WMK Kompanie

Stollenlok Lankowitz

Über erste uns vorliegende Bauteile der Wiener Modellbau Kompanie (WMK) und deren kleinserienorientierte Firmenphilosophie haben wir bereits in MEB 7/91 berichtet. Der Bausatz der Stollenlokomotive LANKOWITZ (Bild) zeichnet sich durch eine einfache Montage der paßgenauen Einzelteile aus. Für die Motorisierung werden je nach Geldbeutel Varianten mit ROCO-Großseriengetrieben oder mit Faulhaber-Minimotoren angeboten.
Auch als unmotorisiertes Standmodell macht die LANKOWITZ einen altertümlichen Eindruck. Das Modell ist als Bausatz sowie als Fertigmodell lieferbar und kostet als Materialbausatz ö. S. 1 560,– und als Fertigmodell ö. S. 5 850,–. Dabei besteht der Materialbausatz aus Weißmetallteilen mit Rädern und geätzten Beschriftungsschildern, jedoch ohne Motor und Getriebe. ***MEB***

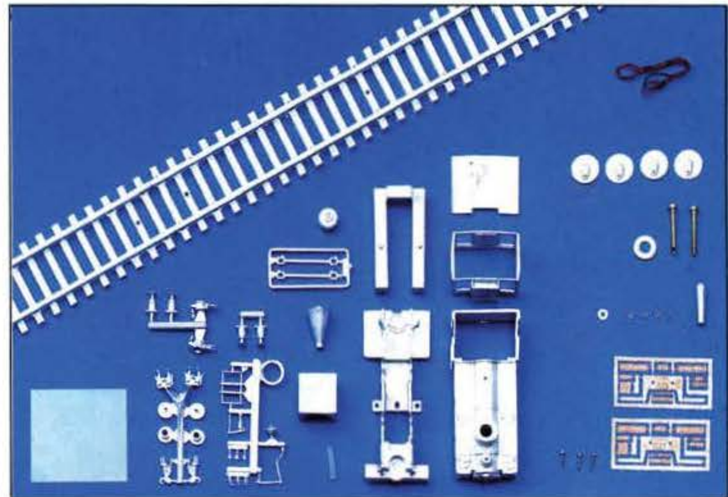


Foto: KLAWIAN

MODELLBAU LAGGIES

Problemloser Höhengewinn

Mancher Modelleisenbahner hat schon den Bau von Steigungen auf seiner Anlage zu optimistisch beurteilt und diesen Irrtum später bitter bereut. Eine sehr praktische – und dazu noch recht attraktive – Lösung des Problems ist der Höhengewinn mittels Gleiswendel. Ihre Realisierung scheiterte jedoch meistens an der technischen Machbarkeit: Dieses mühevolle Aussägen der Gleistrassen! Die Firma LAGGIES in Wendlingen bietet zur Anfertigung von Gleiswendeln gerade und gekrümmte Trassenbretter in großer Auswahl an: ein- und mehrgleisig, für die Nenngrößen H0, $H0_m$ und N sowie mit vielen, verschiedenen Radien. Dazu höhenverstellbare Stützen aus Plast, die sich nicht nur für das LAGGIES-System eignen. Auch der Aufbau von Fahrleitungen wurde berücksichtigt.
Die Preise für die Kreise liegen zwischen DM 80,– und DM 180,– für die einspurigen Grundpackungen sowie zwischen DM 100,– und DM 280,– für die ein- und mehrspurigen Aufbaukreise. ***MEB***



Foto: KLAWIAN

WEINERT MODELLBAU

Ein Hunt für alle Fälle

Hunte sind kleine Förderwagen, die im Dampflok-Bw zum Transport von Kohle und Schlacke eingesetzt werden. Die Weinertschen H0-Modelle bestehen aus Messingguß und sind mit und ohne Transportbügel für DM 13,40 (Schlackenhunt mit Bügel) und DM 12,70 (Kohlenhunt mit Bügel) erhältlich.
Weiterhin werden folgende Neuheiten ausgeliefert: Übergangssteg für Güterwagen für DM 19,50, alte und moderne Bremserhäuser für DM 9,80 sowie messinggeätzte Zuglaufschilder für DM 4,50 pro 20 Stück. Die wunderschönen Gländergitter für Bahnhöfe und »Herrschaftshäuser« in 0, H0 und N sind für DM 29,50 (Nenngröße 0), DM 20,50 (Nenngröße H0) und DM 11,50 (Nenngröße N) zu haben. Die Prellböcke kosten DM 42,50 das Stück in der Nenngröße 0 sowie DM 16,60 in der Nenngröße N. Außerdem wurden je 3 H0-Telefonmasten für DM 13,50 und eine Hängelampe für DM 6,90 ausgeliefert. ***MEB***



Foto: WEINERT

Sächsische Schmalspurfahrzeuge in TT$_e$



TT$_e$-Modell des KB 4p mit Seitenwänden aus geätztem Messingblech

Foto: Klawian

Mit der vorliegenden Bauanleitung für einen Personenwagen schließen wir die Folge über den Bau dieser Winzlinge ab. Sollte der eine oder andere mehr über den Bau von TT$_e$-Fahrzeugen wissen wollen, so steht ihm unser Autor gern zu Konsultationen zur Verfügung.

Ein typischer Reisezugwagen auf der sächsischen Schmalspurbahn ist der KB 4p, der ab 1907 in 66 Exemplaren gebaut wurde. Der Wagen war in eine 2. (11 Plätze) und eine 3. Klasse (23 Plätze) unterteilt. Ursprünglich waren alle Wagen mit Heberleinbremse, Trichterkupplung, Petroleumbeleuchtung, Kohleheizung und Holzbänken ausgerüstet. Um 1980 wurden auch die KB 4p in das Modernisierungsprogramm der DR aufgenommen. Der größte Teil des Bestandes wurde in der Zwischenzeit zu Reko-Wagen umgebaut. Nur wenige Exemplare sind annähernd im Original erhalten geblieben und können noch im regulären Zugdienst beobachtet werden (Radebeul Ost und Zittau).

Zum Modellnachbau des KB 4p benötigt man einen vierachsigen Kesselwagen der Nenngröße Z. Davon finden nur die Drehgestelle und die Kupplungen Verwendung. Alles andere wandert in die große Ersatzteilkiste. Der Einsatz der Preßrahmendrehgestelle ist beim KB 4p vorbildgetreu, da alle Wagen dieser Gattung mit solchen Drehgestellen ausgerüstet waren und z. T. noch heute damit im Einsatz sind. Die Demontage und Umrüstung der Drehgestelle und Kupplungen wurden bereits im Heft 6/91 beschrieben.

Im Gegensatz zu den zurückliegend vorgestellten Güterwagen enstand der Wagenkasten des KB 4p nicht aus Plast, sondern mit Hilfe der Metallätztechnik aus Messingblech.

Im Fall des KB 4p bietet diese Technik den Vorteil der rationellen und sauberen Seitenteilfertigung (die 16 Fenster brauchen nicht mühsam ausgesägt und zurechtgefeilt werden) und ermöglicht darüber hinaus noch die Kleinserienfertigung. Wer die Möglichkeiten des Metallätzens nicht nutzen will oder kann, muß die Teile in herkömmlicher Weise aus Plastabfällen fertigen. In beiden Fällen sind die Maße für den Wagenkasten der Zeichnung zu entnehmen.

Die an den Wagenenden befindlichen Bühnengeländer werden aus dünnem Blech und Spulendraht gefertigt. In den Bühnenfußböden sind die Holzbretter durch Ritzen der Plastplatten anzudeuten.

Die Verbindung von Kupplungen, Drehgestellen und Wagenkasten geschieht in der gleichen Reihenfolge wie beim GGw-Wagen.

Die Langträger und das Sprengwerk werden aus dünnen Plast- oder Messingstreifen gefertigt. Der Wagenkasten wird grün gestrichen, und anschließend werden die Fenster mit dünner Klarsichtfolie hinterklebt.

Außer einer Abtrennung des Abortes wurde auf eine Inneneinrichtung verzichtet. Das Abortfenster (kleines Fenster rechts zwischen 2. und 3. Klasse) wird von innen weiß gestrichen und das Dach aufgesetzt.

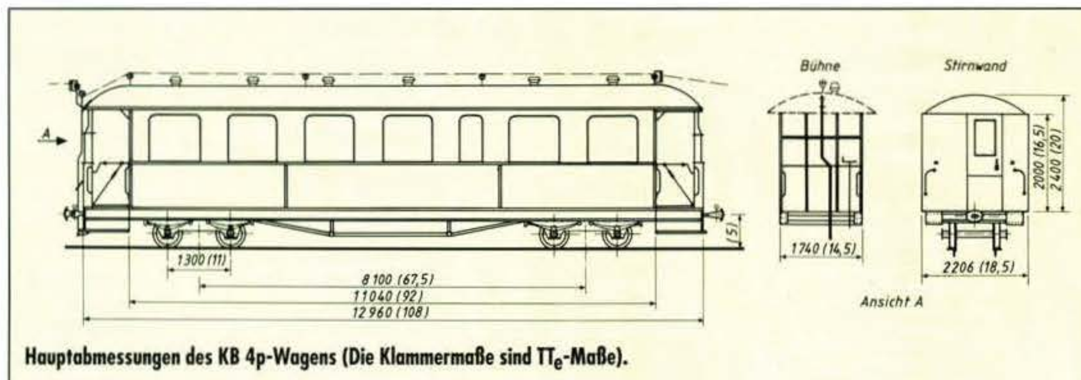
Aufgrund seiner Geometrie ist das Dach schlecht aus Zeichenkarton oder Plast herzustellen. Es wird deshalb folgende Lösung empfohlen: Aus Plast wird zunächst eine Schablone mit den Abmessungen der Dachumgrenzung angefertigt. Auf diese Schablone wird Sperrholz mit den annähernd gleichen Abmessungen und entsprechender Dicke geklebt. Dieser Rohling wird nun mit Feile und Schmirgelpapier so lange bearbeitet, bis die gewünschte Dachform erreicht ist. Das erfordert zwar einen hohen Aufwand, aber der gute Eindruck nach Abschluß dieser Arbeiten lohnt ihn.

Nach dem Aufkleben des Daches werden die Seilführungen für die Herberleinbremse, die Lüftungsaufsätze (außermittig) und, je nach Einsatzzeit des Wagens, die Rauchabzüge für die beiden Kanonenöfen angebracht. Dach, Bühnen und Untergestell werden abschließend mattschwarz gestrichen und die Fensterrahmen mit Hilfe eines braunen Fineliners angedeutet.

Matthias Hengst



Schmalspur-Personenwagen Typ KB 4p am 20. 1. 1991 in Friedewald Bad (KBS 308)



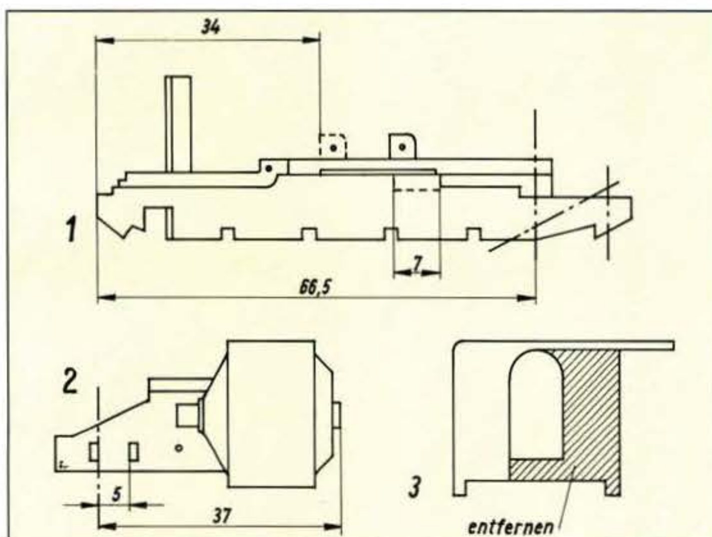
Hauptabmessungen des KB 4p-Wagens (Die Klammermaße sind TT$_e$-Maße).

Einundachtzig minus eins gleich achtzig

Das ist sicher eine mathematische Binsenweisheit, doch für den Anhänger der Nenngröße TT ist es mehr als das. Die Baureihe 81 von ZEUKE TT Bahn, erleichtert um eine Achse, ergibt eine Lokomotive der Baureihe 80! Natürlich ist der Umbau nicht ganz so einfach wie diese Gleichung, doch machbar.

Aufbau des Fahrwerks

Nach dem Enfernen des Gehäuses sind zunächst die Drosselspulen von den Kohleandruckfedern und den Radstromabnehmern abzulöten. Anschließend werden die Befestigungsbolzen der Schwingen herausgezogen, die Bodenplatte abgeschraubt und die Radsätze (einschließlich Kuppel-, Treibstangen und Steuerung) abgenommen. Nun lassen sich auch die Kupplungen und Puffer herausnehmen. Motor und Ritzelwelle können nach Herausziehen des Befestigungssplintes aus dem Rahmen genommen werden. Der Zylinderblock ist nach unten herauszuziehen. Die Befestigungslaschen der Getriebeabdeckung, der beiden Gleitbahnen und des hinteren Schneckenlagers sind aufzubiegen und die Teile zu entfernen. Jetzt kann die Schneckenwelle mit ihren Lagern herausgenommen werden. Zuletzt erfolgt das Entfernen der Radstromabnehmer.
Der Rahmen wird auf eine Länge von 66,5 mm am hinteren Teil (siehe Zeichnung) gekürzt, wobei vorher die hintere Pufferbohle abzutrennen ist. Danach werden auch die Ösen der Motorhalterung abgetrennt und 34 mm von der Rahmenvorderkante entfernt angebracht. Nun kann die Motoraussparung um 7 mm erweitert werden. Weiterhin ist die Rahmenunterkante, beginnend an der hinteren Radlageraussparung abzuschrägen. Die Bodenplatte ist entsprechend anzugleichen.
Gemäß Skizze wird nun die Getriebeabdeckung bearbeitet. Schneckenwelle mit Lager und Getriebeabdeckung werden eingebaut.



1. Rahmen der TT-BR 81 mit den erforderlichen Schnittstellen. 2. ZEUKE-TT-Motor und die im Text beschriebene Schnittstelle. 3. Veränderungen an der Getriebeabdeckung.

Der Motor wird gleichfalls in seinem vorderen Teil auf 37 mm Länge gekürzt. Die Halterungen für die Kohlenandruckfedern werden nach hinten versetzt, wozu neue Durchbrüche für die Laschen einzuarbeiten sind. Die Kohleandruckfedern selbst werden auf eine Länge von 17 mm gekürzt.
Von den Radstromabnehmern wird der hintere Teil (Kontakt des vierten Radsatzes) entfernt und eingebaut. Die Ritzelwelle ist auf 18 mm zu verkürzen (oder solche vom LVT verwenden). Nach Einsetzen des Motors werden Drosselspulen und Kondensator wieder angelötet, wobei diese hinter den Motor gelegt werden (Isolierung beachten!).
Dann sind Zylinderblock und beide Gleitbahnen einzubauen. Vom kompletten Radsatz wird die letzte Achse entfernt. Die Kuppelstangen sind bis zum dritten Lager zu kürzen. Nun kann alles zusammengebaut und die Bodenplatte angeschraubt werden. Die nicht mehr benötigten Radlagerausschnitte werden mit einem Plaststück verschlossen.

Aufbau des Gehäuses

Aus dem 81er Gehäuse werden zunächst alle Ballaststücke entfernt. Zwei Trennschnitte, der erste unmittelbar zwischen erstem und zweitem Dom, der zweite etwa 1,5 bis 2 mm vor der Führerhausvorderwand, werden angebracht. Letzterer wird jedoch nur bis zur Höhe der Wasserkästen geführt.
Jetzt wird das entstandene Schnitteil mit erstem Dom zwischen den Wasserkästen sowie die Wasserkästen selbst auf eine Länge von 8,5 mm (von der Führerhausvorderwand aus gemessen) geändert. Vom vorderen Teil des Gehäuses wird der Wasserkasten auf eine Länge von 20 mm gebracht.
Beide Teile sind anzupassen und zu verkleben (Gesamtlänge des Gehäuses 72 mm). Nach dem Aushärten sind alle freien Stellen des Gehäuses mit Ballaststücken zu füllen, wobei auch eine Kohlenimitation Verwendung finden sollte.
Nach dem Aufsetzen des Gehäuses können die hintere Pufferbohle und alle Puffer und Kupplungen angebracht werden. Zum Abschluß erfolgt eine farbliche Behandlung der Schnittstellen und eine Ausrüstung mit Lokschildern (z. B. von der AG »Saxonia« Dresden). Weitere Verfeinerungen sind vorbildgerechte Loklaternen und Trittstufen am Führerhaus.

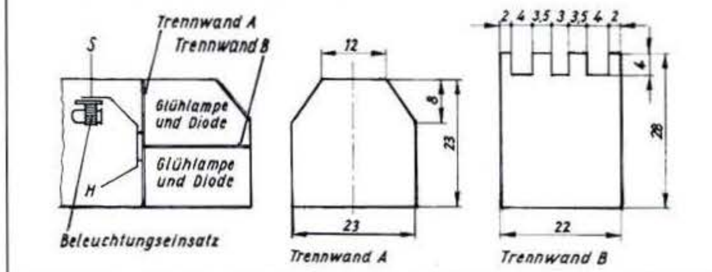
R. Greger

Beleuchtung von Doppelstockwagen

Die Doppelstockwagen der Berliner ZEUKE-TT-Bahn sind bereits von Haus aus für den Einbau einer Beleuchtung vorbereitet. Die Fahrspannung liegt an den Stiften der Drehgestelle an. Bei Einbau der Beleuchtung sind folgende Arbeitsschritte auszuführen:
- Unter die Stifte ist eine Lötöse von 2 mm Ø zu legen, an die dünne Cu-Litze gelötet wird.
- Die alten Beleuchtungssätze (12-V-Lampen in Parallelschaltung) werden nach dem Ausfeilen im Bereich der Nasen an den Sitzen angebaut.
- An den Übergängen werden dreipolige Kleinsteckverbindungen (z.B. Transistor- und Schaltkreisfassungen) eingeklebt, um die Wagenteile lösen zu können.
- Für den echten Wendezugbetrieb werden die Drehgestelle des Wagens mit Führerstand zusammengeschaltet und zur Fahrstromversorgung (Lok) durchgeführt (Draht liegt im fensterseitigen Bereich der oberen Sitze).
- Der elektrische Anschluß wird mit Hilfe einer Verbindungsleitung zur Lok hergestellt.

Die Stirnbeleuchtung wird bei mir noch mit Glühlampen und Dioden betrieben, zeitgemäßer sind jedoch Leuchtdioden. Das Wichtigste ist der Einbau einer zusätzlichen Wand am Ende des Führerstands, an dem alle Beleuchtungsteile angeschlossen werden. Die Verbindung vom Unterteil zum Oberteil wird mit an die Lampenträger angelöteten Schleifern zu der Trennwand (eingesetzte Schleiferhalter als Kontaktplatte) hergestellt (siehe Skizze). Beim Verwenden von Glühlampen ist der Fahrerstand gut mit schwarzem Papier abzudunkeln.

Peter Haupt



Modellbahnen aus Salzburg

Längst ist der Markenname Roco zu einem festen Begriff für unzählige Eisenbahnfreunde geworden. Millionen von Modellfahrzeugen, Gleisen, Weichen und Zubehörteilen sind zu Kunden in aller Welt gegangen und finden nunmehr auch den Weg zu den Modellbahnern der ehemaligen DDR.

In der ehemaligen DDR wirbt neben dem Produkt noch etwas anderes für Roco: Die faire Zusammenarbeit mit der Firma SACHSENMODELLE (siehe MEB 2/91, S. 10). Seit dem 1. Februar 1991 hat der Große für den Kleinen den weltweiten Vertrieb übernommen. Im Gegenzug fertigt der Kleine für den Großen Kleinserien, die dieser so preiswert nicht herstellen könnte. In Zeiten großer Arbeitslosigkeit zählt eine derartige Verhaltensweise doppelt positiv.

Das Familienunternehmen Roco wurde 1960 von dem Salzburger Ingenieur Heinz Rössler gegründet. In den ersten Jahren widmete man sich neben der Produktion von Puppengeschirr und Sandkastenformen auch der Herstellung maßstabsgetreuer Modellfahrzeuge aus Kunstoffspritzguß. Bald wurde das bei der Produktion dieser Artikel gewonnene Know-how in der Verarbeitung von Kunststoffen auch für die Herstellung von Modelleisenbahnen angwandt.



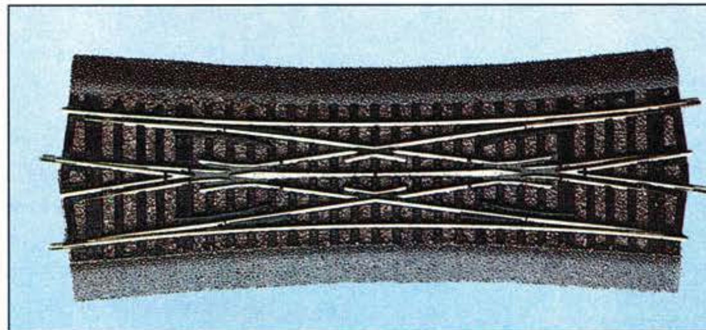
Sitz der Firma in der Jakob-Auer-Straße 8, Salzburg

Die ersten Roco-Modelleisenbahnen waren ausschließlich für den Export nach Nordamerika bestimmt. Entsprechend wurden auch Lokomotiven und Wagen in den Nenngrößen 0, H0 und N nach amerikanischen Vorbildern hergestellt.

Die Anforderungen jenes Marktes und vor allem die riesigen Stückzahlen verlangten besondere Maßnahmen in der Entwicklung und in der Fertigung. Die dabei gewonnenen Erfahrungen wiederum bildeten die Basis für alle späteren Großserienfertigungen maßstäblich korrekter und absolut vorbildgetreuer Fahrzeugmodelle.

Der Firmeninhaber war, wie schon erwähnt, von Haus aus Ingenieur. Als solcher legte er besonderen Wert auf die Zuverlässigkeit seiner Produkte, besonders aber der Modell-Triebfahrzeuge. Die Konzeption der Roco-Lokomotiven baut daher zum wesentlichen Teil auf die im eigenen Werk hergestellten leistungsfähigen, robusten fünfpoligen Elektro-Antriebsmotoren auf. Die Triebfahrzeuge werden deshalb auch recht harten Prüfungen unterzogen und erreichen dabei 1000 Betriebsstunden und mehr. Bei Testläufen legen die Maschinen oft mehr als 2000 km Wegstrecke zurück, Werte, die im normalen Modellbahnbetrieb nur in Ausnahmefällen verlangt werden.

Ein weiteres Plus der Roco-Lokomotiven sind die einheitlichen Bauteile und Baugruppen für viele Modelle. Sie machen ein großes Ersatzteillager entbehrlich.



Auf dem Markt: doppelte Kreuzungsweiche DKW 15, 230 mm lang, Kreuzungswinkel 15°, Abzweigradius 1 050 mm.



Der Glanz eines Firmennamens strahlt durch stete Garantie steter Qualität.



Heute produziert Roco 2500 verschiedene Artikel und zählt damit zu den Großen in der Branche. Gefertigt wird dieses Erzeugnisprogramm in zwei neu errichteten Betriebsstätten. Das Hauptwerk mit Sitz in Salzburg produziert die Wagenmodelle und Triebfahrzeuge sowie Zubehör. Die zweite Niederlassung im niederösterreichischen Gloggnitz ist vor allem auf die Herstellung des Schienenprogramms spezialisiert. In beiden Werken zusammen beschäftigt die Firma etwa 500 Mitarbeiter. Die siebziger Jahre werden in die Modellbahngeschichte als die Epoche nach Forderung strengster Vorbildtreue eingehen. An der Ernsthaftigkeit des Hobbys konnte kein Zweifel aufkommen, Spaß an der Freude stand hintenan. Diese Strenge scheint sich heute ein wenig zu mildern, manches wird wieder gelassener gesehen. Solche Tendenz veranlaßte Roco, sich auch denjenigen zuzuwenden, die in der Modellbahn mehr ein unterhaltsames Spielzeug sehen. Mit dem Roco-Line-Gleissystem wurde ein wesentlicher Schritt in diese Richtung getan, denn seine optischen und mechanischen Eigenschaften genügen sowohl den Anforderungen des kindlich derben Spiels als auch den Ansprüchen professionellen Modellbaues und schaffen eine begehbare Brücke zwischen beiden Lagern.

F. Borchert





Ob vom Bildschirm oder vom Reißbrett: Es sind noch viele Gänge in die Entwicklungswerkstatt nötig, um die Theorie in handbare Praxis umzusetzen.



Aller paar Jahre ist der Maschinenpark zu erneuern.



Die Kunst des Formenbauers entscheidet über die Feinheiten am späteren Modell.

Die wichtigsten Jahreszahlen:

1960:
Herr und Frau Rössler gründen die Fa. Ing. Heinz Rössler. Beginn der Fertigung von Militärfahrzeugen (Minitanks und Beigabeartikel). Absatzgebiet hauptsächlich USA.

1966:
Erste Auftragsfertigungen von US-N-Waggonmodellen (Maßstab 1:160) für verschiedene US-Firmen.

-1967:
Die ersten Güterwagen nach deutscher Bauart werden gebaut.

1973:
Auf der Nürnberger Spielwarenmesse wird unter dem Markennamen »Roco-International« erstmals ein eigenes Modellbahnsortiment vorgestellt.

1976:
Roco-Kurzkupplung für H0- und N-Fahrzeuge wird patentiert.

1977:
Umwandlung der Firma Ing. Heinz Rössler in die Firma Roco-Modellspielwaren Ges. m. b. H. & Co. KG. Sitz der Gesellschaft ist Salzburg.

1978:
In Freilasssing (Oberbayern) wird die Firma Roco-Modellspielwaren-Vertriebsgesellschaft m. b. H. & Co. Handels-KG. gegründet, um den deutschen Markt optimal versorgen zu können.

1980:
Start eines neuen H0-Fahrzeugprogrammes: Roco-Miniaturmodelle. Dieses Programm umfaßt Sonderfahrzeuge im weitesten Sinn von Feuerwehren bis Baumaschinen, von modernen Lkw bis zu Oldtimern und Geländefahrzeugen.

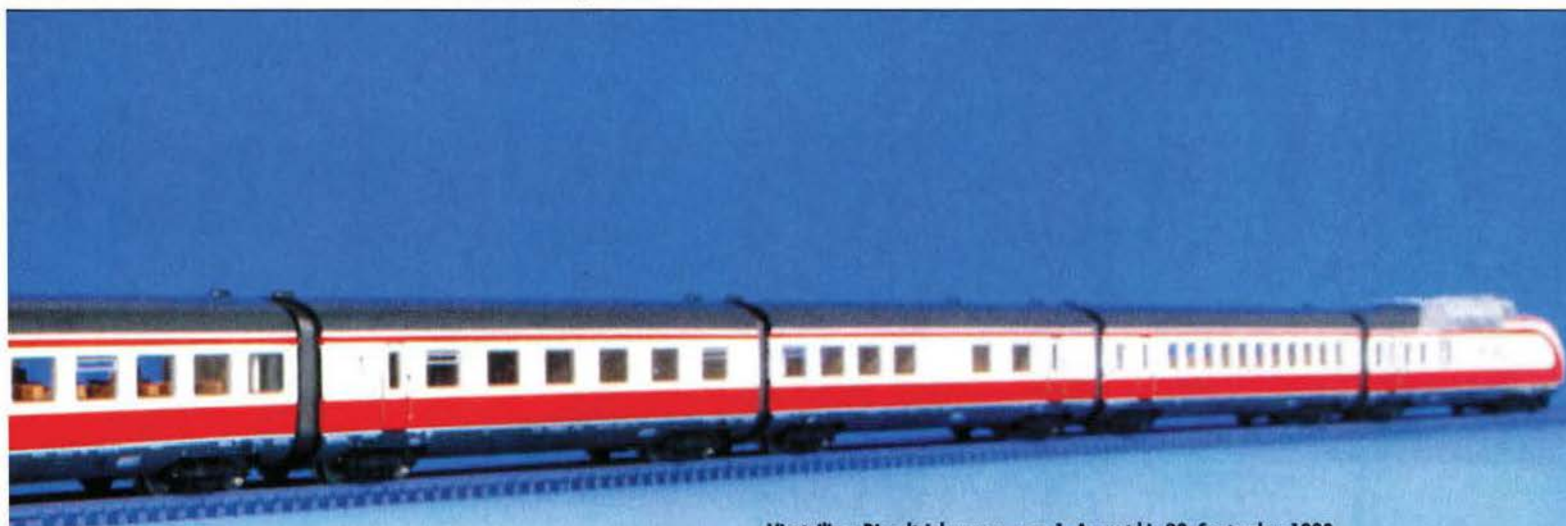
1981:
Als einer der ersten Modelleisenbahnhersteller führt Roco einen elektronischen Fahrregler auf dem Markt ein. Das Roco ASC-1000 wird ein Erfolg und markiert einen neuen Abschnitt im Zubehörbereich der Modelleisenbahn.

1984:
Anläßlich der Nürnberger Spielwarenmesse erhält Roco in den fünf wichtigsten Kategorien jeweils ein »Modell des Jahres« verliehen. Es ist das erste Mal in der Geschichte dieser Preisverleihung, daß ein und derselbe Hersteller fünf Kategorien in einem Jahr gewinnen kann, trotz stärkster Konkurrenz von Europa bis Japan.

1985:
Abermals erhält Roco auf der Nürnberger Spielwarenmesse insgesamt neun internationale Preise.

1989:
Nach vier Jahren intensiver Forschungs- und Entwicklungstätigkeit wird zur Nürnberger Spielwarenmesse das neue ROCO LINE-Gleissystem vorgestellt. Mit diesem Gleissystem stellt Roco das Hobby auf eine neue, attraktive Schiene: wertbeständige, dauerhafte Qualität zu einem fairen Preis, robuste Ausführung und dennoch höchste Detailtreue und exakte Einhaltung aller maßstäblichen Proportionen. Damit wird die Wende zum weniger spzialisierten Modellbahner und zum spielenden Kind vollzogen.

1990:
19 Auszeichnungen für Modelle in allen Kategorien kann die Firma Roco von der Nürnberger Spielwarenmesse nach Salzburg bringen. Für das Modell des Schweizer Gepäcktriebwagens De4/4 gibt es ein »Modell des Jahres« bei den Modellbautagen im Verkehrshaus Luzern, und das Modell der SNCF-Lok BB9300 erringt bei der Modellbauausstellung »Salon de la Maquette« in Paris den Titel »Modèle de l'année«.



Vierteiliger Dieseltriebwagen, vom 1. August bis 29. September 1990 der erste InterCity der DR auf der Strecke Berlin – Hamburg, in der Ausführung als »Max Liebermann« mit DR-Kennzeichnung. *Fotos: KLAWIAN; Roco*

Die Schreibtischanlage

Die Vorliebe für die Nenngröße H0, der Mangel an $H0_m$- und $H0_e$-Triebfahrzeugen in der ehemaligen DDR, die zufällige Verfügbarkeit eine 40 cm breiten Tischlerplatte und die allbekannte Raumnot veranlaßten unseren Autor zum Bau einer sehr kleinen und normalspurigen H0-Anlage, die sich bei Betriebsruhe an der Wand hochklappen läßt.

Das Ergebnis der Konzeption ist eine insgesamt nur 0,9 m^2 große Schreibtischanlage mit zwölf Weichen, fünf Form-Hauptsignalen und einer handbetriebenen Eigenbau-Drehscheibe. Eine Anlage, die trotz ihrer geringen Abmessungen abwechslungsreichen Fahr- und Rangierbetrieb ermöglicht und meine Bedürfnisse an »Modellbahnerei« voll und ganz zufriedenstellt. Allerdings ist einschränkend zu bemerken, daß die Wandklappvorrichtung trotz prinzipiell günstiger Möglichkeiten bisher unausgeführt geblieben ist.

Voruntersuchungen

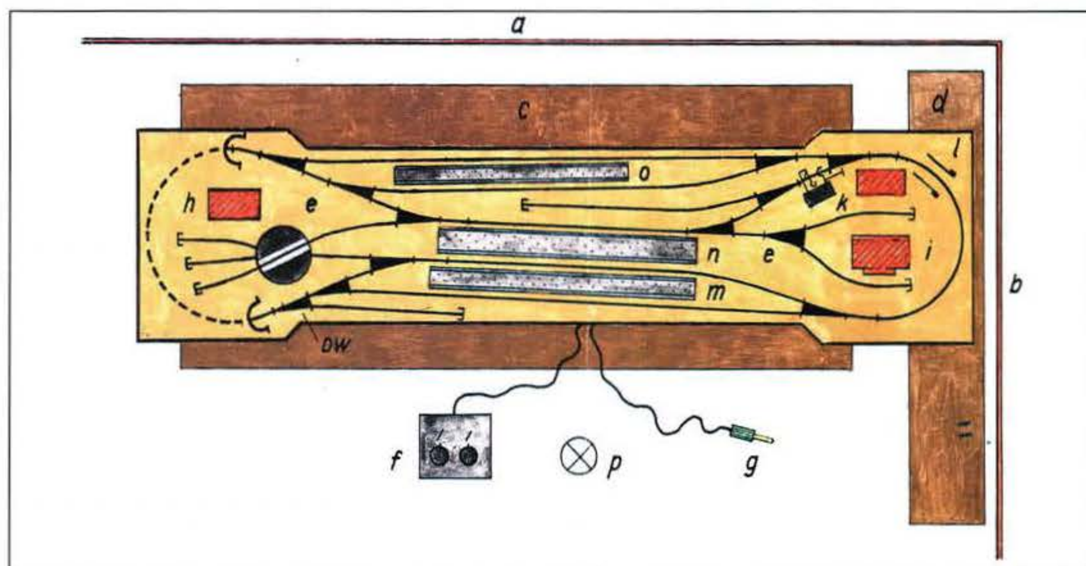
Dem Bau vorausgegangene Versuche in verschiedenen Varianten ergaben, daß folgende Triebfahrzeuge auf Modellgleisen ohne Steigung und Gefälle vor- und rückwärts einen Kreis mit 190 mm Radius komplikationslos ohne Schienenüberhöhungen oder andere »Kunstgriffe« bewältigen: Baureihen 110 (V 100), E 69, VT 135 (VT 70 der DB, M 140 der CSD), BN 150 (GÜTZOLD). Mit Einschränkungen erfüllen die BR 89 und 80 ebenfalls diese Bedingungen. Von je fünf getesteten Maschinen der Baureihen 89 bzw. 80 entgleisten entweder bei Vor- oder Rückwärtsfahrt regelmäßig eine bis zwei Lokomotiven, die anderen fuhren in beiden Richtungen einwandfrei. Grundsätzlich entgleisten alle getesteten Lokomotiven der Baureihen 106. Zweiachsige Wagen mit kurzem Achsstand meisterten in der Regel den 190-mm-Radius störungsfrei. Wagen mit längerem Achsstand klemmten in der Kurve mehr oder weniger, ohne jedoch zu entgleisen. Auch vierachsige Wagen ließen sich, sieht man von der großen Sehnenstellung des Wagenkastens ab, meist komplikationslos einsetzen.



Gesamtübersicht der Anlage vom Berg hinter der Drehscheibe aus.

Für die Zugbildung waren demnach grundlegende Erfahrungen maßgebend: Triebfahrzeuge oder Wagen, die bereits solo in den engen Kurven entgleisten, würden das im Zugverband erst recht tun. Nicht selten wird sich sogar herausstellen, daß dieser oder jener Wagen, der in Alleinfahrt alle Kurven einwandfrei schafft, im Ensemble versagt. Dabei kommen verschiedene Ursachen in Betracht, die im einzelnen manchmal schwer erkennbar sind. Bei längeren Zügen können bei der Fahrt durch enge Kurven die zentripetalen Kräfte so hoch werden, daß die Wagen beim Ziehen nach innen und beim Schieben nach außen entgleisen. Treten in engen Kurven, einwandfrei verlegtes Gleis vorausgesetzt, bei Kurzzügen »rätselhafte« Entgleisungen auf, und das nicht nur bei Wagen, sondern auch bei Lokomotiven, sollte man nicht versäumen, die Kupplungen zu überprüfen. Häufig sind nämlich sie die Ursachen für Entgleisungen, wenn sie mit den Puffern in Kollision geraten, die den seitlichen Ausschlag behindern. Bei alten Kupplungen hilft häufig ein Nachjustieren. Beim Einsatz kulissengeführter Kupplungskinematiken (z. B. SYMOBA) hat jedoch dieses Problem weitgehend an Bedeutung verloren.

Betreffs der maximalen Zuglänge habe ich mich auf drei vier- oder vier zweiachsige Wagen beschränken müssen. Der BN 150 können sogar nur zwei Wagen zugemutet werden. Mit einem oder zwei Wagen gelingt auf sorgfältig verlegtem Gleis sogar ein Schiebeverkehr, was den Fahrbetrieb in willkommener Weise bereichert. Infolge des Bogenwiderstands ist bei der Fahrt durch die engen Kurven eine deutliche Geschwindigkeitsabnahme feststellbar. Diese



Lageplan der Anlage:
(a/b Zimmerwände, c Schreibtisch;
d Regal, 130 mm höher als der Schreibtisch;
e Anlagenplatte, f elektronischer Walkarround-Regler;
g Impulsstrom-Kontaktgeber;
h Dieseltankstelle und Werkstatt;
i Güterschuppen;
k Lokbehandlungsanlage;
l Wegübergang mit Schranke;
m/n/o Bahnsteige; p Standort des Bedieners/Betrachters).



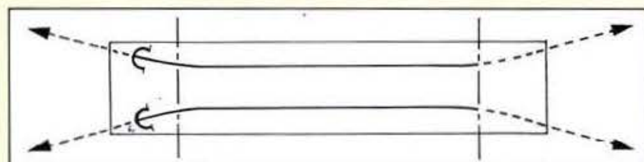
Diesellok-Behandlung im linken Anlagenteil. *Fotos: E. Haufe, Dresden*

elektronisch nachzuregeln, ist bei dem heutigen Stand der Technik unproplematisch. Es empfiehlt sich jedoch nicht, Züge in den engen Kurven halten zu lassen, weil wegen der unsicheren Kontaktgabe Störungen beim Anfahren häufig sind.

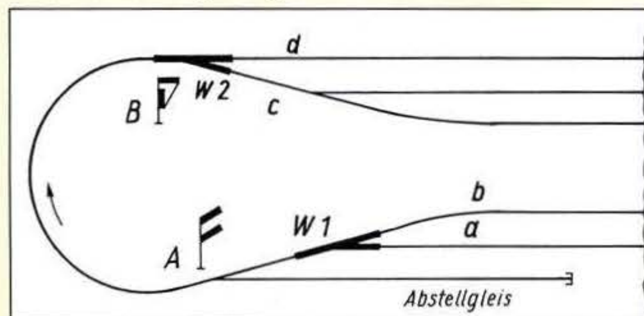
Anlagenbau

Zufolge meiner Voruntersuchungen hätte unter den angegebenen Bedingungen die Plattenbreite von 400 mm für eine geschlossene Streckenführung ausgereicht. Trotzdem habe ich die Anlage in den Endbereichen durch Anschrauben von vier Kanthölzern (20 mm x 40 mm x 400 mm) auf 480 mm verbreitert und dadurch Platz für die Landschaftsgestaltung gewonnen. Damit wird gleichzeitig verhindert, daß entgleiste Fahrzeuge abstürzen. Als Gleisfigur kam unter diesen Umständen nur ein langgestrecktes Oval in Betracht, das in einem von Anhöhen und Felsen eingebetteten Talkessel liegt. Die Weite der Anlage muß durch entsprechende Hintergrundkulissen vorgetäuscht werden. Auch der Platz für ein Empfangsgebäude ließ sich auf der Anlage nicht finden. Dieses muß also außerhalb liegend angenommen werden. Die Gleisfigur soll eine offene Streckenführung vortäuschen. Die Illusion wird hervorgerufen, indem die Gleise vor ihrer Einmündung in den Tunnel nach außen, also scheinbar auseinanderlaufend verlaufen. Dadurch, und infolge des geringen Platzbedarfs der beiden verdeckten Gleisbögen, erscheint die Anlage größer als sie ist.
Stilreine Eisenbahn-Epochen-Darstellungen ließen sich unter diesen Bedingungen nicht realisieren. So wurde grob unterschieden in »Dampf-« und »Diesellokzeitalter«, weil dazu die Triebfahrzeuge vorhanden waren. Auch die Bauten sind so zeitneutral, daß ihr Stil einer solchen Einteilung nicht widerspricht. So verkehren als Zuggarnituren drei Oldtimer-Züge mit den Baureihen 89 und 80 und mit zweiachsigen Personen- oder Güterwagen. Manchmal ist beides auch gemischt (PmG). Eine Maschine der Baureihe 80 läuft vor einem Kran, und Lokomotiven der Baureihen 75 und 64 stehen auf Abstellgleisen nahe der Drehscheibe, freilich inmobil, weil sie in den engen Kurven unweigerlich entgleisen würden. Die Züge mit Dieseltraktion sind bespannt mit Lokomotiven der Baureihe 110 oder Kleindiesellokomotiven altbundesdeutscher Hersteller. Weiterhin verkehren ein VT 135 mit Bei- oder Steuerwagen sowie eine BN 150 der Firma GÜTZOLD. Zum Abstellen der Züge habe ich handliche Wechselkassetten gebaut die im Raum zwischen Schreitisch und Anlagenplatte abgestellt werden.
Die Verdrahtung habe ich auf der Plattenoberseite vorgenommen, z.T. verdeckt durch Tunnel und Geländematten. Das war notwendig, weil die Plattenunterseite im hochgeklappten Zustand als Wandverzierung wirken sollte. Infolge der Überschaubarkeit aller Weichen und Signale konnte die elektrische Schaltung einfach gestaltet werden. Alle Weichen sind als Schaltweichen ausgebildet, die Signale besitzen Fahrstrombeeinflussung. Diejenigen Weichen, die von der freien Strecke zu Abstell- und Rangiergleisen führen, werden von Hand gestellt. Die restlichen sechs Weichen funktionieren elektromechanisch. Die fünf Form-Hauptsignale sind neben der Zugbeeinflussung mit Diodenüberbrückungen für die Gegenrichtung ausgerüstet. Bei aller Einfachheit der Anlage, habe ich mich für eine bedingte Fahrstraßenschaltung entschieden. Das Prinzip arbeitet so, daß mit einem Schaltimpuls alle Weichen und Signale für eine Fahrstraße über ein halbes Gleisoval hinweg (vom Bahnsteig vorn über den Kehrbogen bis zum Bahnsteig hinten) geschaltet und die entsprechenden Gleise mit Strom versorgt werden. Auf diese Weise lassen sich sechs unterschiedlich geschlossene Runden einstellen. Für die Fahrstromreglung verwende ich ein über Kabel mit der Anlage verbundenes elektronisches Eigenbaugerät. Für das Schalten der Magnetstromimpulse kommt eine eigenwillige Methode zur Anwendung: Die Schaltkontakte werden durch kurzes Berühren mit einem Stecker an einer flexiblen Leitung ausgelöst. Dabei verbergen sich hinter den Schaltkontakten keine gekennzeichneten Schalter im üblichen Sinne, sondern metallische Anlagenbauteile, die in zweckmäßiger Anordnung über die vordere Anlagenkante verteilt wurden. Diese sind z. B. Metallteile eines Prellbocks, Fußpunkte von Zaunspfosten und verschiedenes mehr. Eine sicher ungewöhnliche Methode, aber mir gefällt sie, und das ist wohl die Hauptsache.

Dr. Ehrhard Haufe



Grundstruktur der Ovalgestaltung

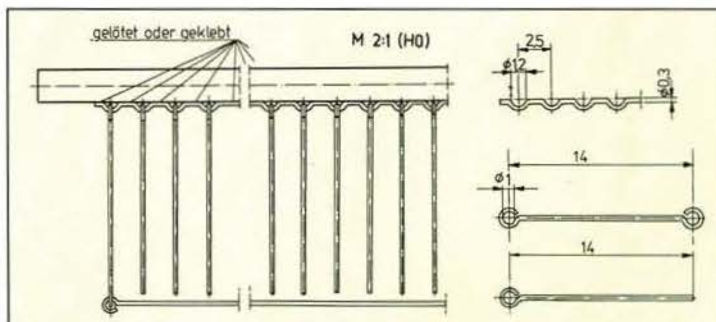


Das Prinzip der Fahrstraßenschaltung: Weichen 1 und 2 sowie Fahrstellung des Signals A werden mit einem Impuls gestellt. Signal B wird durch Dioden überbrückt.

Schranke mit Baumbehang

Wer auf seiner Anlage Epochen darstellt, in denen noch Schrankenbäume mit Scherengittern vorherrschten, wird diese sicher auch im Modell nachbilden wollen. Besonders bei motorisch getriebenen Schranken sieht es gut aus, wenn sich die Gitter entfalten und zusammenlegen.
Erste Versuche, die Gitter aus Draht und schmalen Blechstreifen nachzubilden, ergaben keine befriedigende Lösung. Das Gitter sah zu plump aus, und die Beweglichkeit war auch nicht optimal. Nach einigen Versuchen wurde die Lösung gefunden, die wohl den besten Eindruck hinterläßt. Alle Teile des Absperrgitters bestehen aus gerichtetem, 0,2 mm dicken Messingdraht. Dabei wird die untere Schiene des Gitters nicht von allen senkrechten Stäben gehalten, sondern nur von den beiden äußeren. Dieser Kompromiß fällt kaum ins Auge, vor allem dann nicht, wenn sich der Wegübergang nicht unmittelbar an der Anlagenvorderkante befindet. Ein bißchen Geschick sowie Löt- und Klebefertigkeit werden allerdings vorausgesetzt.

U. Schulz, Neubrandenburg



Wie nach dem zweiten Weltkrieg zweite Gleise und Strecken verschwanden

Konfiszierte Schienen



Bis zum Ende des zweiten Weltkriegs war die Strecke Oebisfelde – Barleben zweigleisig. Seitdem muß ein Gleis ausreichen. Auf dem Foto: die Oebisfelder 41 1130 vor einem Reisezug bei Haldensleben am 29. August 1981. Rechts lag das zweite Gleis.

Foto: G. Friese, Wolfen

Daß nach einem Krieg der Unterlegene dem Sieger Kontributionen leisten muß, ist aus der Geschichte hinreichend bekannt. Deutschland war gemäß der 1945 auf der Potsdamer Konferenz zwischen den Siegermächten getroffenen Übereinkunft gezwungen, Reparationsgut zu liefern, »wobei diese Konfiskationen hauptsächlich mit dem Ziel vorgenommen werden sollten, das Kriegspotential Deutschlands zu vernichten.«[1] Das betraf auch die Eisenbahn.

Ein Kapitel deutscher Nachkriegsgeschichte

Im wesentlichen sollte jede Siegermacht aus der ihr zugewiesenen Besatzungszone Reparationen entnehmen. Diese waren in Form von einmaligen Konfiskationen innerhalb von zwei Jahren von alljährlichen Warenlieferungen für einen zu bestimmenden Zeitraum und durch Verwendung deutscher Arbeitsleistungen vorgesehen. Lediglich die UdSSR sollte wegen der ihr zugefügten größeren Schäden auch aus den westlichen Zonen 25 % der verwendungsfähigen Industrie-Ausrüstungen entnehmen können, und zwar 15 % im Austausch gegen andere vereinbarte Warenlieferungen und die restlichen 10 % ohne Gegenleistung[1]. Die Reparationssumme, die auf der Krim-Konferenz noch mit insgesamt 20 Milliarden Dollar veranschlagt worden war (davon die Hälfte an die UdSSR), sollte endgültig vom Alliierten Kontrollrat festgesetzt werden, was aber nie geschah.

Ob Ausrüstungen oder Leistungen militärischen Zwecken dienten oder dienen könnten, blieb der Entscheidungswillkür der jeweiligen Siegermacht vorbehalten.

Deshalb fielen die Reparationsleistungen in den einzelnen Zonen so sehr unterschiedlich aus, wie am Beispiel des Gleisrückbaus in Deutschland nach Kriegsende gezeigt werden kann.

Es läßt sich nicht belegen, warum in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) neben dem Abbau der zweiten Gleise so unerbittlich ganze Strecken von der Landkarte verschwanden und auch in späteren Jahren nach der Demontage keine oder nur selten die Erlaubnis zum Wiederaufbau des zweiten Gleises von der sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) gegeben wurde[2]. »Räder müssen rollen für den Sieg», verkündeten die Nazis während des zweiten Weltkriegs. War das der Grund, der Eisenbahn grundsätzlich militärischen Charakter zuzusprechen, obwohl ein früher oft zitierter Philosoph bereits ein Jahrhundert vorher erkannt hatte, das Transportwesen sei die Fortsetzung der materiellen Produktion?

Das systematische Zerstören eines wichtigen Teils der Infrastruktur war in den Westzonen Deutschlands nicht so ausgeprägt wie in der SBZ. Die berüchtigten Demontagen deutscher Industrieanlagen, vornehmlich der Rüstungsbetriebe, führten zwar zu wirtschaftlichen Verlusten und Nachteilen, wurden aber seit Juni 1948 durch das wirtschaftliche Hilfsprogramm »European Recovery Program (ERP)« der USA wieder gut gemacht. Es ist als »Marshallplan« in die Geschichte eingegangen.

Zwölf Milliarden Dollar pumpte die amerikanische Regierung angesichts der beginnenden Auseinandersetzung mit der Sowjetunion in Form von langjährigen oder auch verlorenen Krediten in die Wirtschaft Westeuropas. Diese Wirtschaftshilfe war ursprünglich allen 16 europäischen Ländern angeboten worden, doch die Länder des von der Sowjetunion beeinflußten Ostblocks mußten ablehnen. Damit wurde das Zahlen von Reparationen zeitweilig ausgesetzt. Die Sowjetunion sah im »Marshallplan« die Gefahr, daß die Westzone zu einem strategischen Stützpunkt für eine künftige Aggression in Europa verwandelt wird. Vor wirtschaflich unterentwickelten Ländern mit niedrigem technischen Niveau war die Sowjetunion dagegen relativ sicher.

Der Gleisabbau in West...

Vorausgesetzt werden muß, daß unter Umständen Gleise demontiert wurden, um Zerstörtes wieder zu reparieren. Das betraf nach Kriegsende alle vier Besatzungszonen, besonders aber die sowjetisch besetzte, deren Kriegsverluste höher als die der drei westlichen Zonen waren. Zahlen hierüber aus der SBZ zu nennen, verbietet sich von selbst, weil darin auch gern die hohen Reparationsforderungen der zum Freund gezwungenen Siegermacht Sowjetunion versteckt wurden. Dazu im folgenden mehr.

Während in den von Engländern und US-Amerikanern besetzten Zonen so gut wie nichts an Gleisanlagen als Reparationen demontiert wurde, war das in der französisch besetzten Zone anders. In den Kriegsjahren hatten die französischen Staatsbahnen (SNCF) unter Zerstörungen und unter Beschlagnahme an Fahrzeugen gelitten. »Als Ersatz für Gleisanlagen und Baustoffe sowie Lokomotiven und Wagen, die von der Wehrmacht für die Ostfront requiriert worden waren, ließen die französischen Militärs auf einer ganzen Reihe von Strecken das zweite Gleis abbauen.

Darunter auch die Oberrheinstrecke Offenburg – Freiburg, die in Konkurrenz zur elsässischen Parallelstrecke auf der anderen Rheinseite steht. ... Auf knapp 400 Bahnhöfen wurden Gleisanlagen und Verladerampen abgebaut, 255 km Gleis und 588 Weicheneinheiten nach Frankreich transportiert. Auch Lokomotiven und Wagen gehörten zu den Reparationsleistungen der Bahn.«[2]

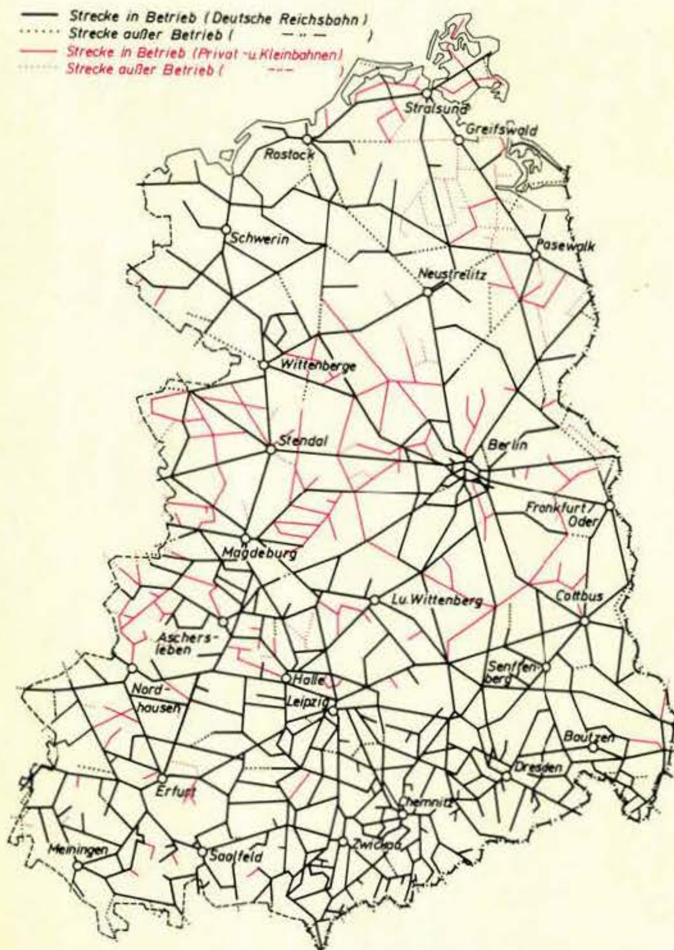
... und im Osten

Konkrete Angaben über den Gleisrückbau in der SBZ wurden nie veröffentlicht und sind bisher auch in den Archiven nicht aufgetaucht (dagegen die Kosten der Demontagen!). Überhaupt gehörten die Reparationen in den meisten Fällen zu den Tabu-Themen der SED-Geschichtsschreibung. Westliche Schätzungen gingen davon aus, daß von dem nach Kriegsende knapp 13 000 km umfassenden Streckennetz der Deutschen Reichsbahn (DR) rund 6 000 km Gleis und 11 000 Weicheneinheiten abgebaut wurden (3). Doch ist diese Schätzung zu niedrig.

In (4) wurde erstmals eine (zwar rechnerisch teilweise falsche) Tabelle über 1948 ein- und mehrgleisig betriebene sowie nicht in Betrieb befindliche Strecken der DR im Vergleich zu 1944 veröffentlicht. Geht man von der vereinfachten Annahme aus, alle mehrgleisigen Strecken seien nur zweigleisig gewesen, kommt man bereits auf einen Abbau-Wert von 5 922,29 km ohne den nicht erfaßten Gleisrückbau auf Bahnhöfen zu berücksichtigen. Außerdem existierten 904,08 km nicht in Betrieb befindliche Strecken, von denen die meisten schließlich abgebaut wurden.

Foto: W. Albrecht/Oschatz

Mit der Elektrifizierung der LDE erhielt die Leipzig-Dresdner Eisenbahn ihr zweites Gleis wieder. Die Aufnahme von 1968 zeigt noch den eingleisigen Zustand bei Bornitz mit der Riesaer 58 3035.



Hauptsächlich umfaßte die Demontage den Abbau der zweiten Gleise auf Hauptbahnen. Der Anteil zwei- und mehrgleisiger Strecken am gesamten Streckennetz der DR sank von 47,2 % (1944) auf 9,1 %. 1948 besaßen die damaligen Rbd-Bezirke Cottbus, Greifswald und Schwerin keinerlei mehr- und zweigleisige Strecken mehr. Eine Gesamtdarstellung aller Strecken, auf denen das zweite Gleis abgebaut wurde, ist leider nicht möglich, weil die einzelnen Angaben zu widersprüchlich sind.

Dagegen ist recht genau überliefert, welche Strecken 1947/48 nicht in Betrieb waren. Die hohe Zahl der nicht befahrenen oder durch Brückenschäden unterbrochenen Abschnitte geht aus (5) und (6) hervor, insbesonders aus der Karte und den Fahrplan-Tabellen. Dabei handelt es sich nicht nur um Strecken der DR, sondern auch um die zu dieser Zeit noch bestehenden Privat- und Kleinbahnenunternehmen. Das waren auf dem Gebiet der SBZ 105 Bahnen mit insgesamt 3 970 km Strecke (7), die bei der bisherigen Demontage-Rechnung noch nicht berücksichtigt wurden.

Von den 3 970 km Strecken der Privat- und Kleinbahnen sind mindestens weitere 822,7 km demontiert worden (Entfernungen nach Kursbuch). Ebenso blieb wie bei der DR der Abbau der Bahnhofsgleise unberücksichtigt, so daß der wahre Wert höher ist. Die Gleisdemontage in der SBZ erstreckte auf mindestens 5 922,29 km Rückbau mehrgleisiger DR-Strecken in eingleisige, 904,08 km Demontage eingleisiger DR-Nebenbahnen und 822,7 km Abbau von Privat- und Kleinbahnen, insgesamt also auf 7 649,07 km. Eine dieser Situationen entsprechende Kartenskizze nach (5) und (6) gibt zwar einen guten Überblick über die nicht betriebsfähigen Strecken, sie läßt aber offen, ob es sich in jedem Fall um eine Demontage gehandelt hat. Denn es ist nicht immer bekannt,

- ob die genannten Strecken infolge Kampfhandlungen so schwer beschädigt waren, daß sie nicht mehr befahren werden konnten, wie Dogelin – Werbig – Wriezen,
- ob gesprengte Brücken zeitweise einen Betrieb unmöglich machten, wie zwischen Beeskow und Grunow (NL) oder zwischen Güterglück und Barby,



Auf einem Gleis verkehren auch die Züge auf der Strecke Gera – Zeitz. Das Foto vom 21. März 1981 zeigt einen Güterzug mit 44 0280 am Posten 58.

Foto :Th. Frister, Gera

Rückgang des Anteils zwei- und mehrgleisiger Strecken im Netz der DR und die nicht in Betrieb befindlichen Strecken der DR nach (4)

Rbd-Bezirk i in den Grenzen von 1948	Vor 31.12.1944 waren eingleisig km	zwei- u. mehrgleisig km	1948 wurden betrieben eingleisig km	zwei- u. mehrgleisig km	Rückgang des Anteils ein- u. mehrgleisiger Strecken. von... %	auf... %	1948 waren nicht in Betrieb km
Berlin	397,24	1084,29	1034,56	364,44	73,2	24,6	82,50
Cottbus	359,87	689,57	999,34	–	65,7	–	50,10
Dresden	**1502,02**	**936,26**	**2262,30**	**119,58**	**38,4**	**4,9**	**56,40**
Erfurt	1379,54	776,07	1905,08	125,79	36,0	5,8	124,74
Greifswald	758,10	445,35	966,49	–	37,0	–	237,96
Halle	609,43	867,12	1055,19	370,46	58,7	25,1	50,90
Magdeburg	495,18	938,23	1014,78	82,82	65,1	5,8	35,83
Schwerin	**1299,80**	344,38	1378,53	–	21,0	–	265,65

Anmerkung: In der in (4) enthaltenen Tabelle unterscheiden sich die Streckenlängen der Rbd Greifswald, Magdeburg und Schwerin im Vergleich 1944/48 geringfügig voneinander; diese Mängel konnten nicht geklärt werden. Bei diesen Rbd-Bezirken bildete die jeweils aktuelle Streckenlänge die Bezugsbasis zum Ermitteln des Anteils zwei- und mehrgleisiger Strecken. Ein offensichlicher Druckfehler (Schwerin 1299,80 km eingleisig statt 299,80 km) konnte ausgemerzt werden.

- ob eine Demontage angeordnet wurde wie für die Strecke Zehdenick (Mark) – Templin – Fährkrug (Kr Templin) – Prenzlau mit Abzweig Fährkrug (Kr Templin) – Fürstenwerder,
- oder ob gar Gleise abgebaut werden mußten, um andere demontierte Strecken wieder aufbauen zu können, wie der Abschnitt Viesecke – Kreuzweg der Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen zugunsten einer neuen Schmalspurbahn Glöwen – Havelberg.

Im Einzelfall ist das sorgfältig zu prüfen, um nicht zu falschen oder entstellenden Aussagen zu gelangen.

Die Folgen der Demontage

Vom Streckenabbau besonders betroffen war das dünner besiedelte landwirtschaftliche Gebiet von Mecklenburg-Vorpommern. Hier schrumpfte die Länge der Privat- und Kleinbahnen von 842 km im Jahre 1938 auf 299 km bereits im Jahre 1946 [8], obwohl die Demontagen noch bis Herbst 1948 anhielten. Nur selten sind Strecken wieder Strecke aufgebaut worden wie Friedland – Ferdinandshof (MPSB, 1947), Rostock – Schwaan (1948) oder bis 1965 die Hafenabfuhrstrecke Lalendorf – Waren (Müritz) – Neustrelitz. Die Auswirkungen des totale Streckenabbaus waren hier besonders gravierend, weil landwirtschaftliche Erzeugnisse nicht abgefahren werden konnten und weil die Reisemöglichkeiten für die Bevölkerung, selbst für den nötigen Berufsverkehr, begrenzt waren. In [8] heißt es: »Das ganze Land Mecklenburg-Vorpommern verfügte... nach dem Kriege nur noch über je 1500 Pkw und Lkw. In engster Zusammenarbeit mit der Reichsbahn, hieß es im Tätigkeitsbericht der Landesverwaltung Mecklenburg-Vorpommern vom Juni 1946, werden vor allen Dingen solche Omnibuslinien eingerichtet, die infolge Abbaus von Kleinbahnen jeder öffentlichen Verkehrsmittel bar sind.« Das demontierte Schienenmaterial wurde als Wiedergutmachung gegenüber der Sowjetunion bezeichnet. Angesichts der in der Sowjetunion während des Kriegs erlittenen Schäden und der Zerstörung von Eisenbahnstrecken mit dem »Schienenwolf« beim Rückzug ist gegen die Demontagen und deren Ausmaß kaum etwas einzuwenden. Eine echte Wiedergutmachung wäre nur möglich gewesen, wenn schonlich demontierte Anlagen in der Sowjetunion rasch wieder eingebaut worden wären. Das aber war häufig nicht der Fall, weil rücksichtslos und sinnlos demontiert wurde, weil die von den sowjetischen Offizieren geführten deutschen Arbeitsgruppen mit dem geringsten Aufwand eine hohe Demontageleistung erzielen mußten, so daß Schäden und Verluste am Material unausbleiblich waren. Die Reparationsgüter, nicht nur Schienen, sondern auch Präzisionsmaschinen aus Betrieben, lagerten wochenlang unter freiem Himmel und konnten dann in der Sowjetunion nicht mehr genutzt werden. Auch hatte es angesichts der vielen herumstehenden Reparationsgüter oft den Anschein, als würde nur der Demontage willen abgebaut, ohne das Material in der UdSSR überhaupt zu verwenden. Das wurde auf deutscher Seite von der Bevölkerung nicht verstanden, selbst Spitzen der SED übten Kritik.

Der durch die Gleisdemontage eingetretene Rückstand ist bis heute nicht aufgeholt. Gegenüber rund 46 Prozent Anteils zwei- und mehrgleisiger Strecken bei der DB sind es 1991 nur rund 30 Prozent bei der DR. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, daß sich u.a. auf den Territorien der späteren deutschen Teilstaaten die Verkehrsströme grundsätzlich änderten, und manche einst zweigleisige Strecke gut mit einem Gleis auskam.

Bernd Kuhlmann, Berlin

Quellenangaben

(1) Protokoll der Verhandlungen zwischen den Chefs der drei Regierungen auf der Krimkonferenz über die Frage der Deutschen Reparationen in Sachleistungen, vom 11. Februar 1945 (Seiten 29/30), und Mitteilungen über die Dreimächtekonferenz von Berlin (»Potsdamer Abkommen«), vom 2. August 1945 (Seite 223–225); in: Das Potsdamer Abkommen – Dokumentensammlung; Staatsverlag der DDR, Berlin1989

(2) Liebl, Toni, u.a.: Offizieller Jubiläumsband der Deutschen Bundesbahn 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen; Eisenbahn-Lehrbuch Verlagsgesellschaft, München 1985, Seite 68

(3) Liebl, Toni, u. a.: a.a.o.,Seite 165

(4) Rehbein, Elfriede, u.a.: Deutsche Eisenbahnen 1835–1985; transpress-Verlag, Berlin, Seiten 190/191

(5)-: 91 Strecken in der Ostzone stillgelegt; Der Kurier/Berlin West/, vom 10. Oktober 1947

(6) Deutsche Reichsbahn: Kursbuch der sowjetischen Besatzungszone, Winterfahrplan 1948/49

(7) Rammelt, Hans-Dieter/Fiebig, Günter/Preuß,Erich: Klein-und Privatbahnarchiv, Band 1; transpress-Verlag, Berlin 1989, Seite 39

(8) Roesler, Jörg: Das zweite Gleis; in Dumjahn's Jahrbuch für Eisenbahnliteratur 1991; Hans-Werner Dumjahn Verlag, Mainz 1991,Seiten 29–38



Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · 1086 Berlin · Telefon 2251 2052 · 030 / 251 25 09
Telefax: 030 / 251 19 14
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout und Satz
Konzetti Berlin

Grafische Beratung
Andre Wendt

Produktion
Jörg Lübben

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel · Dieter Bäzold · Günter Fromm · Johannes Glöckner · Wolfgang Hensel · Wolfgang Herdam · Rolf Jünger · Dietmar Lehmann · Lutz Neve · Andreas Petereit
Dr. Wilfried Ruppert · Dr. Horst Schandert · Burkhard Sprang · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH · Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · O - 1086 Berlin · Telefon 22512003

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher · Richard Stolz

Verlagsleiter
Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG · Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Link · Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin

Bild 1

Modell-Drehscheibe

Nachdem unsere Neuheitenvorstellung vom Modellbahnmarkt in dieser Ausgabe ein wenig zu kurz gekommen ist, gehen wir in unserem nächsten Heft wieder in die Vollen.

Bild 2

Der Faulhaber-Motor

Viele Modelleisenbahner sind es leid, die schlechten Laufeigenschaften ihrer Triebfahrzeuge hinzunehmen. Elektronische Schaltungen und Eingriffe in die Mechanik führen oft nicht zur gewünschten Verbesserung des Fahrverhaltens. Ein besonderer Motortyp soll alle Probleme beseitigen: der Glockenankermotor. MEB zeigt, was es mit diesem Motor auf sich hat und welche Vor- und Nachteile beim Modell-Eisenbahneinsatz entstehen.

Bild 3

74 1230: Vorbild und Modell

Die Lokomotive 74 1230, als Triebfahrzeug der DR seit Jahren im Bw Wustermark zu Hause, hat auf Sonderfahrten schon viele Herzen höher schlagen lassen. Nun hat ROCO gerade diese Maschine mit derzeitiger Beschriftung herausgebracht. MEB vergleicht die Fahrzeuge in den Maßstäben 1:1 und 1:87.

Bild 4

35 Jahre Parkeisenbahn Berlin

Die einstige Pionier- und heutige Parkeisenbahn dreht als einzige der DR gehörende dieser Art noch regelmäßig ihre Runden in der Berliner Wuhlheide. Am 31. Dezember 1991 wird die DR hier letztmalig einen Zug auf die Reise schicken. Ein Bericht von Horst Wengler über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft dieser 600-mm-Bahn.

Bild 5

Ein Skl wird motorisiert

Das Kleinserienmodell des Kraft-Rottenkleinwagens der DR, Bauart »Schönweide«, gereicht jeder Modellbahnvitine zur Ehre. Wie dieses ansprechende Modell mit modernen Mitteln motorisiert werden kann beschreibt unser Umbau-Spezialist Reiner Lachs.

Bild 6

Dampfbahnen in Polen

Nicht nur in Wolsztyn (siehe MEB 8/90), sondern auch anderswo dampft es noch in Polen. Joachim Kaddatz war für uns im Nachbarland. Ein Bericht zur aktuellen Situation.

Für die Fahrzeugausstellung in Berlin-Wannsee aus Anlaß des europäischen Eisenbahnkongresses (siehe auch Seiten 2 und 3 dieser Ausgabe) wurde das Bw Wustermark am 5. Juli 1991 für Stunden Sammelpunkt der Exponate. Für die Fahrt von Leipzig nach Berlin erhielt die SAXONIA ein behelfsmäßiges Führerhaus aus einem Rohrgerüst, bespannt mit einer Zeltplanenhaut.

Foto: KLAWIAN